プレイステーションTM完璧攻略シリーズ㊼
PlayStation
とうげ・マックス
峠MAX
最速ドリフトマスター
必勝攻略法
「峠最速の男」
その名を賭けた勝負が
いまここに始まる!!
編著　ファイティングスタジオ

プレイステーション™完璧攻略シリーズ㊼

とうげ・マックス

峠MAX 最速ドリフトマスター

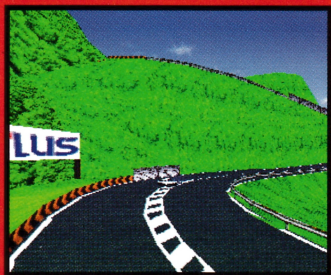
必勝攻略法

峠MAX 最速ドリフトマスター

とうげ・マックス

憧れのあのマシンを操って、峠道を攻めることができる『峠ＭＡＸ　最速ドリフトマスター』。ドライビングを楽しむためのテクニックを完全集約！

CONTENTS

最速ドリフトマスターの名を賭け、仮想空間の峠道をアクセル全開で攻めまくれ！

ゲームシステムの解説&画面の見かた

各種ゲームモードの解説

タイトル画面でスタートボタンを押すと、ゲームモード選択画面になる。ゲームモードは1P RACE、2P RACE、TIME TRIALなど全部で9種類。ここでのコントローラ操作は、モードの選択に方向キーの上下を、モードの決定に○ボタンを使用するだけだ。ネジコンの場合は、モードの選択に方向キーを、モードの決定にはⅠボタンをそれぞれ使用する。

◀この画面で、9種類あるモードのなかからプレイするモードを選択する

1P RACE

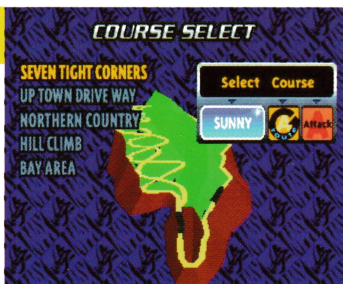
ライバルとなるマシンたちとコースを2周して、順位を競うレースモード。ライバルは11台。すべてのライバルマシンを抜き去って、峠最速を目指すのだ。選択できるコースは、SEVEN TIGHT CORNERS、UP TOWN DRIVEWAY、NORTHERN COUNTRYの3コースだ。

◀マシンのクラスによって、選択できるモードの難易度が変わってくるぞ

ふたりで対戦することができるモード。コースを選択し、決定したら1Pと2Pの間で順位を競う。走行時の画面表示は、上下2分割画面と左右2分割画面のふたつ。どちらか好きなほうの分割画面を選択して、友達と大迫力のドリフトバトルを楽しもう！

◀分割された2P対戦画面のなかでも、1P、2Pそれぞれの視点変更ができる

TIME TRIAL

ライバルとなるマシンが登場しない、プレイヤーマシンのみで峠を走るモード。タイムトライアルモードは2種類から選べる。ひとつは峠を2周してそのタイムを競うアタック。もうひとつは、周回数を決めずに峠を自由に走ることができるファンだ。

◀5つあるコースのなかから走行するコースをひとつ選び、アタックかファンかを選択する

STORY MODE

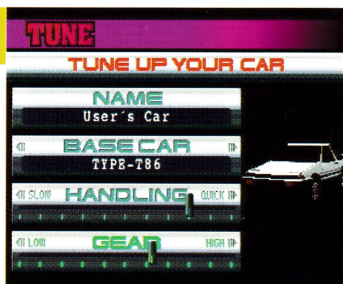
峠最速の名をかけ、ライバルたちとバトルを繰り広げていくストーリーモード。ライバルたちとの勝負に勝たなければ、次のストーリーへ進むことができない。もし勝負に負けてしまっても、ライバルには何度でも挑戦することができる。ストーリーは選んだセリフによって微妙に変化するぞ。

◀次から次へと登場するライバルたちを打ち負かし、峠最速の男を目指せ！

▲再挑戦しないとゲームオーバーになってしまう。しかし、ときには敗れてしまったままストーリーが続くことも……

▶ストーリーは、選択したセリフによって微妙に変化していく

TUNE

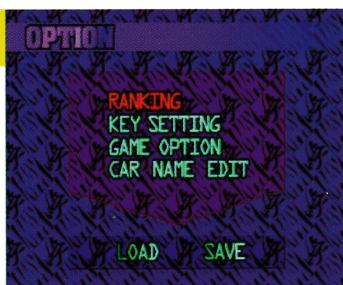
マシンを自分の好みに合わせてチューニング(改造)することができるモード。チューニングの種類は、マシンの足まわりを中心に全部で10項目からなっている。また、選択したマシンの名称を変更することも可能だぞ。自分だけのオリジナルマシンを作ろう。

◀ギアの設定やサスペンションの固さ調節など、チューニングの内容は本格的だ

PR

この『峠MAX　最速ドリフトマスター』に協賛している、7社9誌の自動車雑誌の広告を見ることができるモード。ここでは方向キーの左右で広告を見ていくことができる。また、このモードをやめる時にはコントローラの×ボタン（ネジコンではⅡボタン）を押せばいい。

◀このゲームに協賛している9つの雑誌広告を見ることができるなかなか楽しいモード

OPTION

ゲーム中の細かい設定を行なうモード。各コースの最速タイムランキングのチェックやマシンの名称変更も、ここで行なうことができる。また、レースやタイムアタックでの記録も、ここでセーブしておかないと保存されないので注意しよう。

◀前回セーブしたタイムや設定をするときには、ここでロード（LOAD）を選択する

RANKING
レースのランキング、タイムトライアルのランキングを各コースごとに表示。

PAD SETTING
コントローラの操作ボタンを変更することができる。

CAR NAME EDIT
車の名前を自由に変更できる。

GAME OPTION

QUICK SELECT
DIRECT、カーセレクトの際に画面の移動をはぶく。

SOUND OUT
STEREOとMONAURALを選択。

TV MODE
NORMALとWIDEを選択。

REPLAY

レースやタイムアタックでゴールしたあとにその時の走行をセーブしてあれば、このモードでそのデータを再生することができる。リプレイデータは複数セーブしておくことが可能だ。自分の気に入ったデータをいつでも見ることができるぞ。

Replay
リプレイを見ることができる。

Create Data Folder
リプレイ、ジムカーナデータを保存するデータフォルダーをメモリーカード上に作成。

EDIT NAME
保存されているデータ名を変更することができる。

Delete Data
データを削除できる。

Copy Data
Slot2のカードからSlot1のカードにデータをコピーできる。

Gabarge Collecting
データの隙間をつめて、保存できるデータサイズをFree（Max）の大きさまで増やす。

GYM KHANA

設定されたコース上に、自由にパイロンを設置してコースを作り、できあがったコースを走るモード。設置できるパイロンは全部で50個。パイロンは2組でひとつのポイントとなる。全部で25のポイント設置が可能だ。

◀設置場所を決め、○ボタン（ネジコンではⅠボタン）で配置する

▶できあがったコースを走行し、そのタイムを計ろう

◀ジムカーナは、ストーリーモードにも登場する。今後のために、よく練習をしておこう

PAUSE MENU

マシンで峠を走行している時に、スタートボタンを押すとポーズがかかった状態になる。そこでポーズメニューが表示される。方向キーの上下でメニューを選択し、○ボタン（ネジコンではⅠボタン）で決定を行なう。スタートボタンをもう一度押すと、走行画面に戻るぞ。

▲レース中にＢＧＭを変更することも可能。スタートボタンと○ボタン（ネジコンではⅠボタン）の押し間違いに注意！

Restart

現在のレースを中断し、再スタートすることができる。

CD Play

レース中に流れているBGMの変更をすることができる。

Replay

自分の走行をさまざまな角度から自由に眺めることができる。

Exit Race

現在のレースを中断し、モード選択画面に戻る。

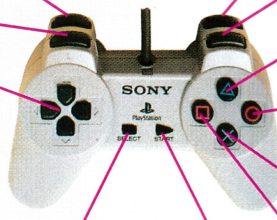
コントローラの操作法

このゲームでは、通常のプレイステーション用コントローラのほかに、ネジコンを使用してプレイすることが可能だ。プレイヤーの好みに合わせて、コントローラを選択しよう。

ここでは、ゲーム中のコントローラの操作方法を解説していくことにする。スムーズにゲームを進めていくために、コントローラの操作方法を完全にマスターしておこう。

◀難しいコースの峠を攻め落とすには、操作方法を熟知しなければならない

PS専用コントローラ

L2ボタン+⬆
=リトラクタブルライトアップ
ORライトのオン／オフ
L2ボタン+⬇
=リトラクタブルライトダウン
ORハザードのオン／オフ

※上記は、初期設定のものです。設定はOPTIONモードの「パッドタイプ」で変更できます。また、オート、マニュアルの設定は、車種選択時のシフトモード選択でどれを選択したかによって変化します。(上記は、Selectableモード)
※L2ボタンを押しながら方向キーの下を押すとハザードが点灯、方向キーの上を押すと前照灯が点灯します。

ネジコン

Rボタン+⬆
=リトラクタブルライトアップ
ORライトのオン／オフ
Rボタン+⬇
=リトラクタブルライトダウン
ORハザードのオン／オフ

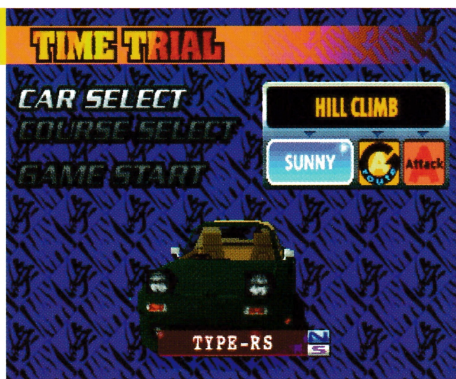
※上記は、初期設定のものです。設定はOPTIONモードの「パッドタイプ」で変更できます。
※Rボタンを押しながら方向ボタンの下を押すとハザードが点灯、方向ボタンの上を押すと前照灯が点灯します。

✜方向キー

通常のコントローラでは、方向キーでカーソルの移動やマシンのハンドル操作を行なう。

カーソル移動はいいとして、まずここで説明しなければならないのはマシンのハンドル操作方法だろう。ハンドル操作時でいちばん難しいのは、マシンがドリフトしている時のカウンター操作。たとえば左コーナーをドリフトで抜けるときは、まずコーナー手前でハンドルを左へ切る。その後マシンがコーナーなかほどでコーナーのアウト側へとドリフトし始めたら、今度はハンドルを右に少し切って、マシンの態勢を立て直さなければならない。ハンドルを切り過ぎると、マシンは右方向に流れてしまう。これがドリフト時のカウンター操作だ。ハンドル操作は、若干の慣れが必要だぞ。

◀各モードは、この方向キーを使用して選択するのだ

◀ネジコンを使うとカウンターを当てやすい。だが、慣れないと挙動が安定しない

○ボタン（Ⅰボタン）

この○（ネジコンではⅠ）ボタンでモードの決定とマシンのアクセル操作を行なう。通常のコントローラはデジタル式なので、押すとアクセルは全開の状態になってしまう。しかしネジコンはアナログ式のボタンなので、アクセルの開度調整ができるぞ。

◀マシンのシフト形態がセレクタブルの場合、○ボタンではマニュアル操作となる

×ボタン（Ⅱボタン）

×ボタンは、モードのキャンセルと走行中にマシンのブレーキ操作をするのに使用する。ブレーキングとはマシンの速度を落とすときの行為だ。とくにこのゲームの場合、コーナーに進入した際のブレーキングタイミングが、クリアのための重要なカギとなってくる。

◀ハンドル操作とブレーキングテクニックで、ドリフトをすることができる

△ボタン

この△ボタンは、走行中に視点を変更する時に使用する。視点は、マシンの運転席からコースを見るドライバーズビュー、マシンの後方から見るリアビュー、そしてマシンの後ろ上方から見下ろした視点のチェイサービューの３つがある。自分に合った、見やすい視点を選択しよう。

◀チェイサービューは、先のコーナーが見やすい

□ボタン

シフトをセレクタブルにしておくと、通常のコントローラでは□ボタンはオートシフトのアクセルとなる。また、ネジコンの場合はＡボタンを押すことでオートシフトとマニュアルシフトの変更を行なうことができる。これらは、シフトの形態をセレクタブルにしたときにのみ有効となるボタンだ。

◀シフト決定時に、セレクタブルを選択すると使用できるボタンだ

L1ボタン

使用するマシンがマニュアルシフトの場合か、セレクタブルで○ボタンをアクセルとしている時にのみ、シフトダウンを行なうことができるボタンだ。シフトをオートマチックにしたり、セレクタブルでマシンを走らせている時に、このボタンを押してもシフトダウンできる。

◀コーナーの手前で車速を落とす時や加速する時に使用する

L2ボタン

Ｌ２ボタンは、スペシャルボタンとしての使用法がある。Ｌ２ボタンは、方向キーと連動させて操作することで、初めて効果を発揮するのだ。その効果とは、ライトの点灯とハザードランプの点灯。どちらも、走りにはあまり関係のないものなので、オプションとして考えておくといいぞ。

◀夜間走行時にライトを消すと、前方がよく見えなくなる

R1ボタン

使用するマシンがマニュアルシフトの場合か、セレクタブルで○ボタンをアクセルにしている時に、シフトアップを行なうことができるボタン。シフトダウン同様、シフトをオートマチックにしたり、セレクタブルで□ボタンを使用してマシンを走らせている時にもこのボタンでシフトアップできる。

◀エンジンの回転数をよく見て、タイミングよくシフトアップ

R2ボタン

マシンのサイドブレーキを引く時に使用するのが、このR２ボタンだ。走行中にサイドブレーキを引くと、マシンの後輪だけにブレーキがかかる。これをマシンが方向を変えようとしている時に行なうと、マシンがドリフトし始めるのだ。ドリフトしにくいマシンをドリフトさせたい時には有効だぞ。

◀引きっぱなしにしてしまうと、速く走ることができない

ネジコンL、Rボタン

ネジコンのL、Rボタンは、サイドブレーキとスペシャルボタンになっている。その使用方法、使用効果は、通常のコントローラにおけるR２、L２ボタンと同じだ。通常のコントローラとネジコンでは、ボタンの配置が逆になっているので注意しよう。

◀押した時の効果は、どちらのボタンも通常のものとは変わらないぞ

サイドブレーキを使いこなせ!

通常のコントローラでのＬ１ボタン、ネジコンでのＲボタンを押すとかかるサイドブレーキ。これはドリフトのきっかけを作る時に非常に役立つものだぞ。しかし使用方法はそれだけではない。サイドブレーキはブレーキの代わりにもなる。ただしこれは、マシンが直進している時のみ有効な技。ハンドルを切っているときに行なうと、ドリフトしてしまうので注意しよう。

◀サイドブレーキも使って、ブレーキングを行なうのも手だ

ゲーム画面の解説

ここでは、ゲーム中にマシンやコースを選択する画面、走行中の画面の視点、２Ｐ対戦時の画面について解説しよう。

このなかで重要になってくるのは、走行中の画面についてだろう。表示されるもののなかには、現時点での自分の順位やタイム、エンジン回転数などがあるからだ。これらはコースやレースを攻略するうえで、なくてはならないものである。ここでその見かたを熟知して完璧な走りをものにしよう。

マシン選択画面

▲マシンを選ぶ時の画面。マシンを決定したあとに、シフト方法を決める

コース選択画面

▲コースを選ぶ時の画面。コースや、その周回方向、アタック形式をここで決定する

走行時の画面

トータルタイム
このレースにおいて、スタートしてからその時点までにかかっている総走行時間数を表示している。

ラップタイム
スタートから１周目までと、１周目を終えてから２周目を終えるまでのラップタイムを表示する。

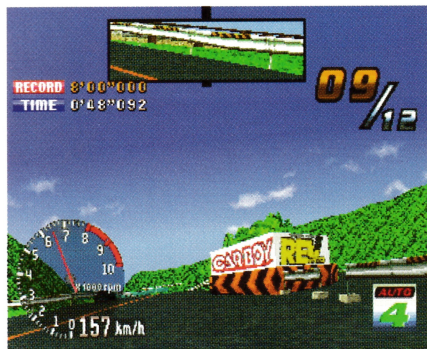
タコメーター
エンジンの回転数を表示する。針が赤い目盛り（レッドゾーン）に入ると、エンジン回転は鈍る。

順位表示
レースが始まってからその時点までの、プレイヤーマシンの順位を表示している。

スピードメーター
その時点でのマシンの車速を表示する。単位は時速。マシンによって、最大速度は異なってくるぞ。

ギアポジション
その時点で、マシンのギアがどの位置に入っているかを表示する。ギアは、全車とも５速まで。

視点は3つ

走行中の視点は、3つのなかから選択することができる。ひとつは車内からコースを前に見るドライバーズビュー、ふたつめはマシンの後方から見るリアビュー、最後はマシンの後ろ上方から見るチェイサービューだ。

▲この視点だと、コースはよく見えるがマシンの挙動はつかみづらい

◀リアビューがコース、マシンの挙動をいちばん見やすい視点だろう

◀いちばん遠くまでコースを見渡せるのが、チェイサービューだ

2P対戦画面

2P対戦では、画面はふたつに分割される。画面を分割するという設定は、2P対戦モードのみで行なうことができる。分割された画面にはスピードメーターとタコメーター、ギアポジション、順位が表示されるぞ。

▲左右に分割された画面では、コースの先がよく見える

◀上下に2分割された画面。コースの幅は、通常通りに表示される

◀2台のマシンが接近すると、ひとつの画面で2台を表示する

自分だけのマシンを作ろう!

登場するマシンにはそれぞれ特有の性能がある。しかしそのマシンにとって、その性能がベストかと言うと必ずしもそうではない。たとえば、クラスAのマシンはトップスピードが低い。クラスDのマシンであっても扱いにくいものがある。そんなマシンをプレイヤー好みの性能にするためには、チューンを施すといい。

ここでは、チューンの種類ごとに内容や効果を解説していこう。

HANDRING

ハンドリングの項目では、マシンを左右に動かす時のハンドルの重さ調節ができる。クイックへ目盛りを振るとハンドルが切れやすくなり、コーナーでのマシンの回頭性が良くなる。スローでは、マシンの回頭性は悪いが、直線での安定性が増すぞ。

GEAR

マシンの加速性能や最高速度に関係してくるチューン。ギアをロウに設定すると、エンジン回転が下がっている時からの加速は速い。だが、トップスピードはやや下がってしまう。ハイのギアでは、加速力は鈍いがトップスピードが上がるぞ。

SHOCK F

マシンが路面から受ける衝撃を吸収し、マシンの上体の動きを抑制する性能をコントロールするチューン。ハンドリングを良くするためには、フロントのショックをやや軟らかめにするといい。ただし、軟らかすぎるとマシンの挙動が不安定になるぞ。

SPRING F

マシンの上体を安定させるためのチューン。スプリングの硬さは、とくにコーナリング時に影響が出てくる。ドリフト走行を目的としたマシンは、このスプリングを多少軟らかめにするといいだろう。逆にグリップ走行のマシンは、硬めにするといいぞ。

SHOCK R

これもSHOCK F同様、マシンが路面から受ける衝撃を吸収し、マシンの上体の動きを抑制する性能をコントロールするチューン。リアのショックを多少硬めにセッティングしておこう。そうするとマシンの挙動が安定するぞ。

SPRING R

これも、マシンの上体を安定させるためのチューンだ。ドリフト走行を目的としたマシンは、リアのスプリングをフロントとは逆にやや硬めにするといいぞ。グリップ走行のマシンでは、リアのスプリングを軟らかめにセッティングしよう。

TIRE F

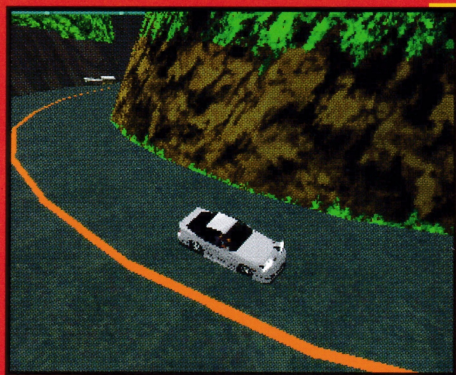
タイヤは、路面を捉えるための重要なパーツだ。このタイヤの性能によって、マシンの走りのタイプが変わってくる。ドリフト走行、グリップ走行を問わず、フロントのタイヤは軟らかめにしておこう。そのほうがコーナーを曲がりやすいからだ。

TIRE R

リアのタイヤは、マシンの走るタイプによってその硬さを調節しなければならない。ドリフト走行を目的とするマシンならば多少硬めに、グリップ走行を目指すマシンならばフロントと同様、軟らかめにしてグリップ力を増す方向でセッティングしよう。

ATTENTION

チューンによってマシンのセッティングを出す時は、目盛りを少しずつ動かしてそのたびに峠を走行し、その峠に合ったチューニングを見つける努力が必要。なぜなら峠によってセッティングは変わってくるからだ。ここで注意点をひとつ。お気に入りのマシンを自分の走行タイプに合わせてチューニングをしたら、そのあとは必ずセーブをするようにしよう。セーブを忘れると、次にプレイをする時にチューニングしたマシンが全部消えてしまっている。メモリーカードには最大で30台までセーブしておくことができるぞ。

マシン紹介

最強のダウンヒルマシン!?

タイプT86は、非常にドリフトしやすいマシン。マシン自体のパワーはあまりないが、上りのコーナーでも簡単にドリフトさせることができる。そのほうが速くコーナリングできる。だが、マシンの上体の挙動が不安定なのでドリフトのコントロールは意外と難しい。このマシンが威力を発揮するのは、やはり下りのコーナーだろう。

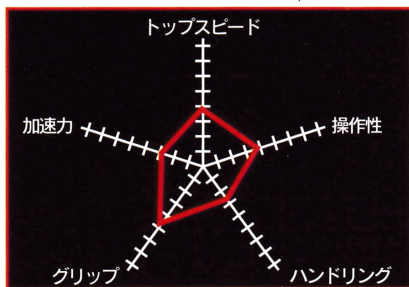
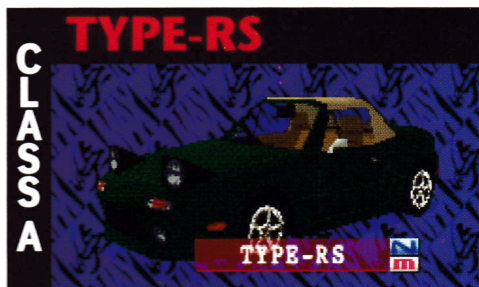
チューニングせよ!

このマシンをチューニングするには、まずサスペンションとショックからセッティングしていこう。両方とも、挙動を安定させる方向に持っていく。次にフロントタイヤのグリップを増し、ギアを若干トップスピード側に振る。タイプＦＣやタイプ32にも勝てるマシンに仕上げよう。

ドライバーを育てるマシン!?

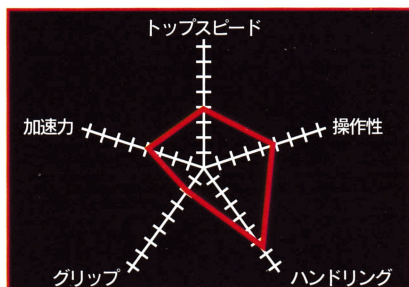
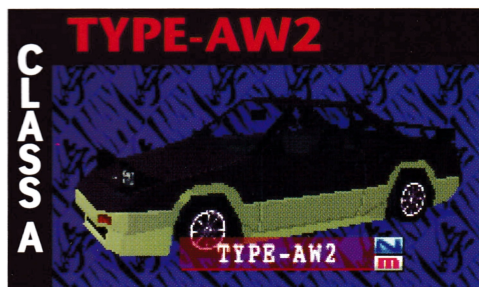
このタイプL86は、タイプT86とまったく同じ性質のマシンであると言ってもいい。相違点はライトとテールランプ回りの外観だけだ。走ることに関する性能は同等の能力を持っているようだ。このマシンも、ドリフトを駆使してコーナーをクリアするタイプ。ドリフトコントロールのうまさが、そのままタイムに反映されるマシンだぞ。

チューニングせよ!

タイプT86同様、このマシンをチューニングするにはまずサスペンションとショック、挙動を安定させる方向に持っていくようにセッティングしよう。次にフロントタイヤのグリップを増して、ギアをトップスピード側に振る。T86と差を持たせたい場合は、ギアを目一杯高速にしよう。

素直なハンドリング

このタイプＲＳは峠の上り下りに関係なく、非常に扱いやすいマシンだ。ストレートでは車体が振られることがなく、コーナーでもスライドし過ぎることがない。あえて欠点を言えば、トップスピードが遅いということ。しかし、それはこのクラスではしょうがないことだ。このマシンなら、初心者でもすぐに扱えるようになるだろう。

チューニングせよ!

タイプRSは、足回りの変更はあまりしないほうがいいだろう。強いてあげるとすると、フロントタイヤをもう少し軟らかくするぐらいだ。このマシンで、もっともチューンしてもらいたいのはギア。ギアをもう少し高速に振って、トップスピードを増してやるといいだろう。

サイドいらずのドリフト

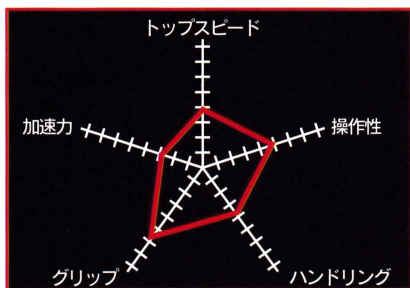
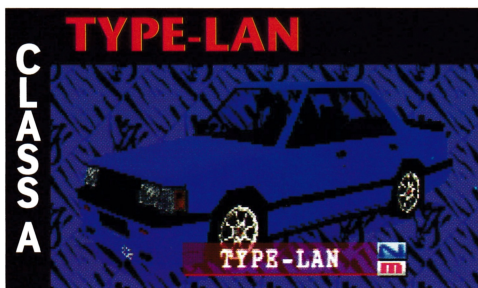
このタイプAW2は、ドリフトをコントロールできないプレイヤーにとっては扱いづらいマシンだろう。なぜならコーナーリングでリアがコースのアウト側へ流れやすいからだ。しかしそのドリフトも、慣れてくれば決してコントロールしきれないものではない。うまくドリフトをしてリアの流れを制御し、コーナーを駆け抜けよう。

チューニングせよ!

ドリフト走行をあまり得意としないプレイヤーは、フロントはそのままにリアのスプリングを硬めにしてタイヤを軟らかめにする。そうすればリアのグリップ力が増し、さほどドリフトせずにコーナーをクリアできるだろう。あとは、コースによってギアを調節するだけだ。

CLASS A

TYPE-LAN

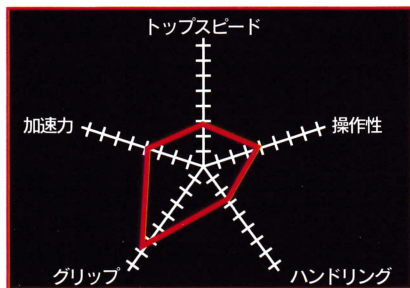
TYPE-LAN

クラス最高のパワー

タイプLANは、クラスAのマシン中、最高のパワーを持っていると思われる。上りのコースで、タイムを詰めることが要求されるような峠では心強いマシンだ。しかし、マシンの回頭性は良くない。細かいコーナーが連続する場所では苦労するだろう。しかもコーナーではあまりドリフトしないので、ブレーキングを多用した走りになってしまうぞ。

チューニングせよ!

初期状態でセッティングされているグリップ走行タイプを生かしたチューンをするのならば、もう少しハンドリングを軽くして足回りを硬くする。逆にドリフト走行タイプへマシンを変更するのならば、チューンのセッティングをハンドリングや足回りから大幅に変更する必要があるぞ。

CLASS A

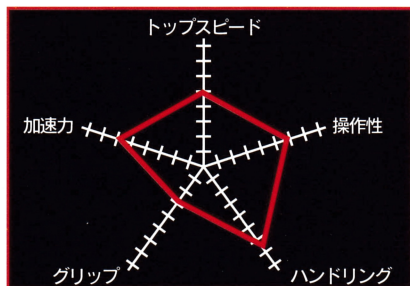
TYPE-310

レトロな印象のマシン

このタイプ310は、グリップ力の高い、全体的に硬い感じの走りをするマシンだ。パワーもそこそこあるので、どんな峠でもそつなく走れてしまう。このマシンで走行する時は、グリップ走行が基本になる。だが、サイドブレーキを使用することでドリフト走行も決めることができる。ハンドリングが少し重いように感じるのが唯一の欠点だろう。

チューニングせよ!

このマシンは、まずハンドリングを軽くしてやると良い。次に多少エンジン回転の上昇力を損なってしまうが、ギアを少しトップスピードよりにする。最後にフロントのタイヤのグリップ力を増す。このチューンをすれば上位クラスのマシンとも対等に戦えるマシンになるだろう。

CLASS B

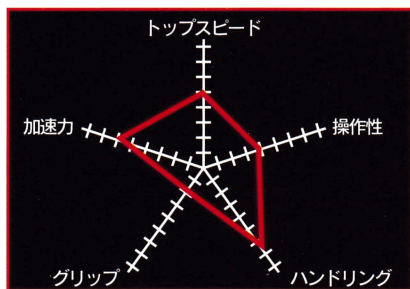
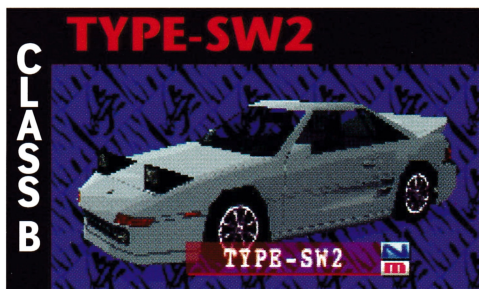
TYPE-FC

直ドリで攻め込め！

このタイプFCは、わりとドリフトしやすいマシンだ。そのドリフトのしかたは、ハイスピードでハンドルを切るとすぐにリアが流れていってしまうというタイプ。コースが上っていようが下っていようが関係ない。コーナーとコーナーをつなぐ短い直線で切り返しを行なう時も、左右に流しっぱなしで抜けることができるぞ。

チューニングせよ!

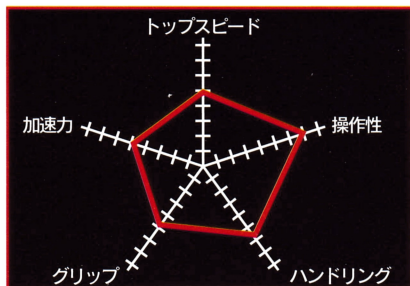
このマシンを使う以上、やはりドリフト走行にこだわってもらいたい。よりドリフトをコントロールするためには、フロントタイヤをもう少し軟らかくしよう。もし、このマシンをグリップ走行タイプにするのならば、タイヤを前後とも軟らかくして、足回りを前後ともに硬めにしよう。

CLASS B

TYPE-SW2

クイックすぎるハンドル

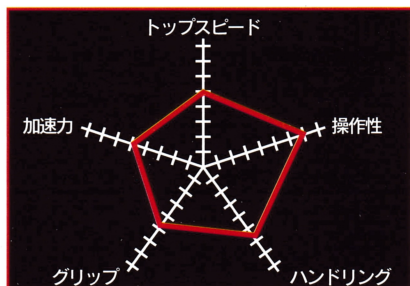
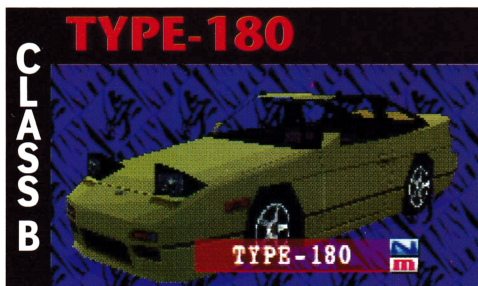
このタイプSW2は、ハンドリングがとてもクイックである。細かいコーナーが連続しているようなポイントでは非常にコントロールしやすいが、直線では少しのハンドル操作でも過敏に反応してしまう。そのため安定性に欠ける点がある。コーナーではすぐにリアが流れてしまうため、細かいアクセルとブレーキング操作が要求されるぞ。

チューニングせよ!

ハンドリングが速過ぎると思われるプレイヤーは、ハンドルを少し重くすると良いだろう。またドリフトも激しいので、前後のタイヤを多少軟らかめにしておこう。これでだいぶ走りやすくなるはず。あとの細かい点については、プレイヤーの好みに合わせてセッティングしよう。

荷重移動が重要

このタイプＳＩＬでは、ドリフトを多用してコーナリングすることになるだろう。コーナーの手前で車体を振ってドリフトさせ、そのままの状態でコーナリングしていく。このような走りが、このマシンには合っている。速く走ろうとするうえでの注意点としては、マシンをなるべく壁にぶつけないこと。壁に当たると一気に加速力が落ちてしまうからだ。

チューニングせよ!

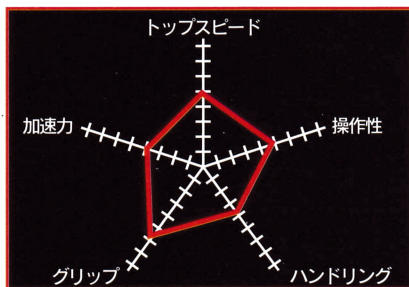
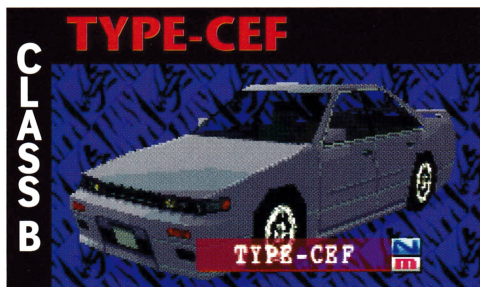
このマシンは、初期設定においてはドリフト走行タイプである。ドリフトを多用する走りをそのままにしてチューンをするのであれば、フロントのタイヤを軟らかくし、サスペンションを硬くする。グリップ型のマシンにするのなら、前後のタイヤとサスペンションを軟らかくしよう。

ドリフト専用マシンだ

このタイプ180は、タイプＳＩＬと非常に似通った性格のマシンである。ほとんど同じマシンと言っても過言ではないだろう。これも、そのハンドリングの良さを利用してフロントタイヤを軸にしたドリフトが決まるマシン。コーナーでは、ブレーキングをしなくても、ドリフトを開始させることができる。無理にサイドを使う必要はないぞ。

チューニングせよ!

フロントの接地感がもう少しほしいので、フロントのサスペンションを少し硬めにし、タイヤを軟らかめにする。リアはドリフトタイプならこのままで、グリップタイプなら少しだけタイヤを軟らかくしよう。腕に自信のあるプレイヤーは、ギアをやや高速側に振ってみよう。

TYPE-CEF

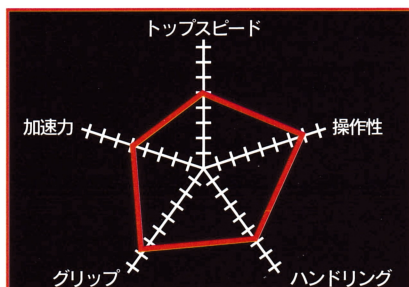
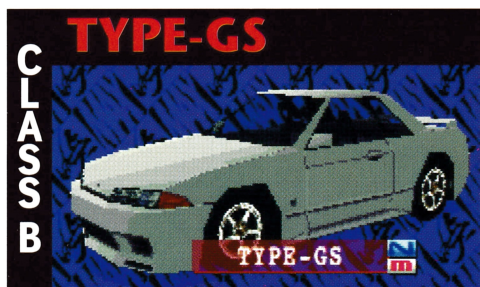
CLASS B

重いハンドルでドリフト

このタイプCEFは、全体的に重い印象のあるマシンだ。それは走り始めた時のハンドリングの重さに原因があるだろう。コーナーでは、リアがドリフトを始めるのに伴ってフロントもアウト側へと流れていってしまう。下りのコーナーでは、それがより顕著に現れる。半径の大きなコーナーでのドリフト具合は、非常に操作しやすいのだが……。

チューニングせよ!

まず最初にハンドリングを軽くしよう。次にフロントタイヤを軟らかめにする。サスペンションについては、前を少し軟らかく、後ろを少し硬くしてやると、ドリフトしやすいマシンになる。最後にギアを少しだけトップスピードよりにセッティングしてみるといいだろう。

TYPE-GS

CLASS B

安定度バツグン!

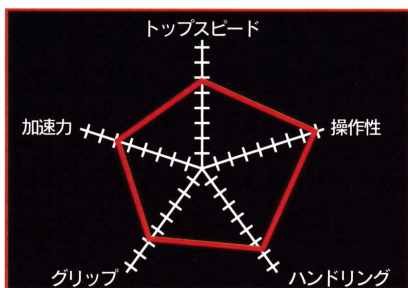
このクラスのなかで、もっとも安定しているマシンがこのタイプGSだろう。トップスピードも速く、タイヤのグリップ性能も高い。あえて欠点を言わせてもらえば、ハンドリングがイマイチ重い。連続した細かいコーナーの切り返しでは、マシンがついてこない場合もある。このマシンでのドリフトには、サイドブレーキが必要不可欠だ。

チューニングせよ!

このマシンは、まずハンドリングをもう少しクイックにし、フロントタイヤを軟らかくしてあげよう。そうすることで、コーナーがもっと曲がりやすくなるぞ。あとは、ギアをもう少しトップスピードよりに振る。そうすれば、クラスC以上のマシンにだって勝つことができるぞ。

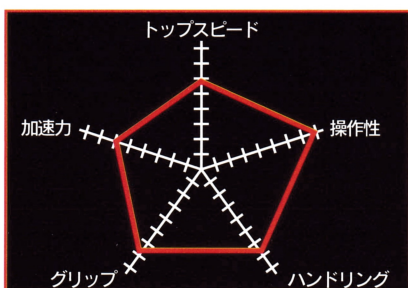
CLASS C

TYPE-32

TYPE-32

バランスの取れたマシン

このタイプ32は、とてもバランスの取れたマシンだ。コーナーも曲がりやすく、ストレートでもあまり振られない。しかもトップスピードが非常に高い。しかしそのトップスピードの高さからか、ブレーキングがわりとシビアだ。多少の遅れで、すぐにガードレールにぶつかってしまうこともある。とくに下りではスピードコントロールを慎重に行なおう。

チューニングせよ!

このマシンは、ショックを前後ともに少し硬めにして、マシンの挙動を安定させてあげよう。もっとドリフトさせるためには、フロントのタイヤを軟らかくしてサスペンションを硬くする。リアについてはフロントと逆にすると良い。ギアはヘタにいじらないほうがいいだろう。

最強のダウンヒルマシン

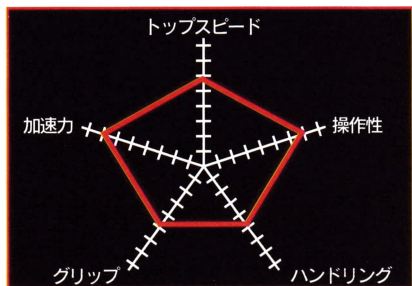
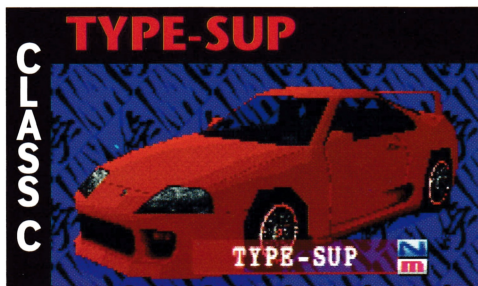
このタイプ33は、タイプ32に比べるとややタイヤのグリップ性能が増しているようだ。そのせいか、コーナリングで踏ん張りがきく。このマシンで速くコーナーを抜けようとするのならば、ドリフト走行よりもグリップ走行を心掛けたほうがいいだろう。コーナーに進入したら確実にスピードを落とし、スライドさせないようにしてコーナリングしよう。

チューニングせよ!

このマシンでは、最初にハンドリングを軽くしてあげるのがカギ。それに伴って、接地感を増す方向でフロントをセッティングする。これでだいぶ走りやすくなるだろう。そのあとは、プレイヤーの走りかたによってドリフトタイプ、グリップタイプのチューンを施していこう。

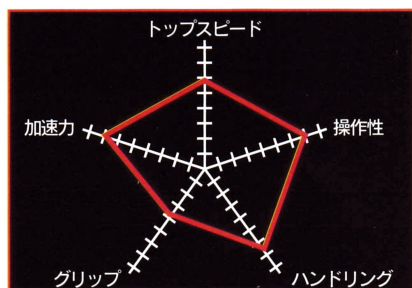
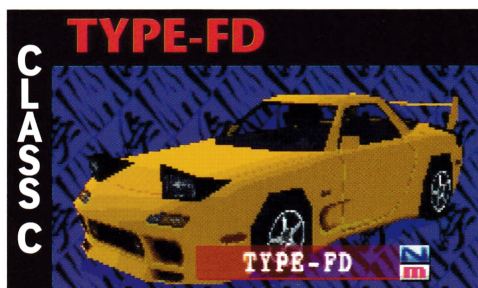
TYPE-SUP

CLASS C

TYPE-SUP

難度の高い操作性

このタイプSUPは同じクラスのタイプ32、33に比べると非常にリアが流れやすくなっているぞ。これは、駆動方式に理由があるようだ。しかしフロントがしっかりしているので、コーナリングをする際に簡単にドリフトコントロールすることができる。ハイパワーを生かして、スピード感あふれる大迫力のドリフトを楽しもう。

チューニングせよ!

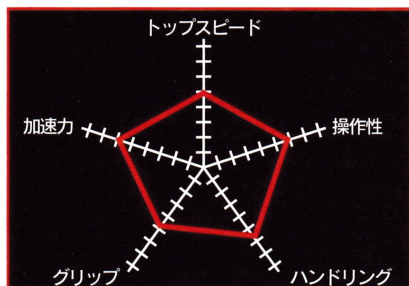
このマシンは、Rの大きな高速コーナーでさえリアが流れてしまう。それを押さえるためにリアタイヤのグリップを増すと良いのだが、そうすると今度はドリフトコントロールが難しくなる。ある程度の妥協点を捜し出してチューンしよう。ギアも、もう少し高速よりに振ってみよう。

吹け上がり抜群のエンジン

このタイプFDは、加速性能が非常に高いエンジンを搭載しているようだ。たとえ車速がゼロ付近まで落ち込んでしまっても、すぐにリカバリーしてくれるぞ。このマシンは、コーナリング性能も非常に高い。コーナリングは主にドリフトを駆使して行なうようになる。そのコントロール性はじつに高いぞ。とくに下りになると、真価を発揮するマシンだ。

チューニングせよ!

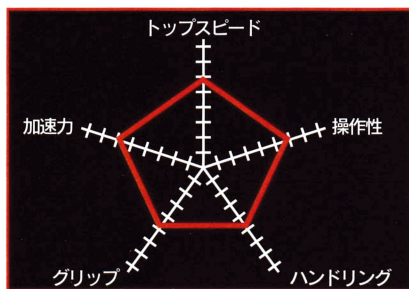
このマシンは、もう少しリアタイヤがグリップしてくれてもいいだろう。加速性能が抜群に良いので、ギアを少し高速よりに振ってもいいだろう。ただしギアのトップスピード化は、タイトなコーナーが連続する峠ではしないほうがいいぞ。かえって遅くなってしまうからだ。

CLASS C

TYPE-Ⅱ

羊の皮をかぶった……

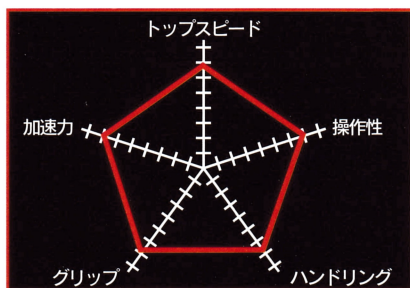
このタイプⅡは、その外観とは裏腹にコーナリングはかなり過激。リアをガンガンドリフトさせてコーナーをクリアしていくセッティングが施されているぞ。ただしドリフトの際にはフロントの接地が甘いようで、コーナーを抜けるにしたがってコーナリング半径が大きくなってしまう。コーナリング中のアクセルコントロールがカギとなる。

チューニングせよ!

このマシンをチューンする時は、最初にフロントのサスペンションを硬くしてタイヤを軟らかめにセッティングしよう。次にコーナリング時の車体の挙動が不安定なので、サスペンションやショックをチューンしてセッティングする。ギアはとくにいじる必要はなさそうだ。

弱アンダーのマシン!?

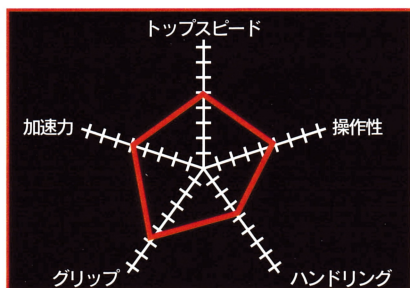
このタイプＮＺは、初期の状態ではあまりドリフトをさせないように走らせたほうが速いマシンだ。そのためには、コーナーの手前でハンドルを切っていない状態の時に確実にブレーキングをし、そのコーナーをクリアできるスピードまで車速を落とさなければならない。しかしその時、アンダーステアが出やすい。その点に注意しておこう。

チューニングせよ!

このマシンは、何と言ってもそのアンダーステアを押さえるために、フロントのタイヤを軟らかくし、サスペンションを硬めにしよう。これで、アンダーは押さえられる。車体の挙動も不安定なのでショックを前後とも硬めに、ギアはやや高速めにセッティングしてみよう。

トータルバランスの取れたマシン

まるでレーシングマシンのような外観を持つタイプＳＳＣ。このマシンは、ハンドリングの重さがやや目立つ。ストレートは非常に安定しているのだが、コーナリングの軽快感はやや不足気味。ロードホールディング性能は非常に高いので、コーナリング時は極力グリップ走行を心掛けたほうがいい。ノーマル状態だとＲの小さなコーナーはつらい。

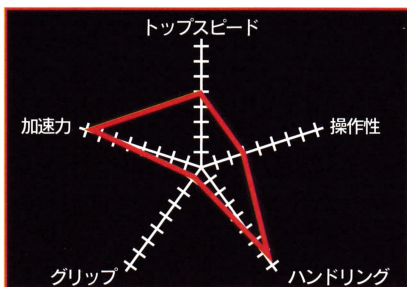
チューニングせよ!

コーナリング時に若干アンダーステアが出るので、フロントタイヤのグリップ力は増す方向でセッティングしよう。ギアは、加速力、トップスピードともに高性能なので、あえて手を加えなくても大丈夫。もしギアをチューンするのならば、トップスピードを増すようにしよう。

迫力のあるフォルム

このタイプＳＳＴはハンドリングが重く、しかもかなりアンダーステア気味。加速力についても、このクラスのマシンにしては悪いぞ。峠を速く走るには、かなりきついマシンだろう。タイプＳＳＴでＲの小さなコーナーを曲がる時には、最初にグリップのラインを取り、クリッピングポイントを過ぎたあたりからドリフトするといいぞ。

チューニングせよ!

まずは何と言っても、ハンドリングを軽くしてフロントタイヤのグリップ力を増すチューンを施そう。スプリングとショックは、フロント、リアともに少しだけ柔らかくすると良い。ギアは、コーナリング時にガードレールをうまく避けられるようになったらトップスピード側に振ろう。

CLASS D TYPE-OW

コーナーリングマシン

ショートホイールベースのレーシングマシンであるタイプOW。オーバーステアが非常に強く、コーナーで少しでも長くハンドルを切り続けているとすぐにドリフトしてしまう。上りでも下りでも、サイドブレーキの必要はない。ハンドリングが非常にクイックなのでストレートでのコントロールが難しい。加速力があるので多少ぶつけても速く走れるぞ。

チューニングせよ!

ハンドリングをもう少し重めにすると、舗装された峠道を速く走れそうだが、そうするとマシンの特長であるコーナリングでのクイック性能が失われる。このマシンは『ヒルクライム』コース専用マシンとわり切って、サスペンションのセッティングのみにとどめておいたほうが良い。

違うバージョンも存在する!

以上のマシンのなかには、違ったバージョンを持ったマシンが隠されている。そのマシンとは、タイプＲＳとタイプ180、タイプＮＺの３台。登場のさせかたは、マシンを選択してクラスを決定する時にコントローラの△ボタンを押しながら○ボタンを押すだけ。すると、それぞれのマシンの形状が変わった状態で出現するぞ！

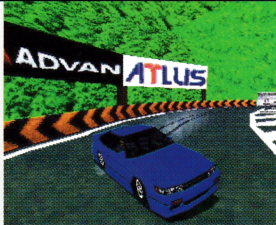
TYPE-RS ver.2

▶ソフトトップが開かれて、オープンカーのスタイルになっている

TYPE-NZ ver.2

▶屋根に付いているサンルーフが、開いた状態になっている

TYPE-Sil80

▶フロントマスクがタイプＳＩＬのものになる。リアはタイプ180になる

全コースマップ公開&攻略ポイント

峠の走りかたを熟知せよ!

コーナリングのしかたは、大きく分けてふたつの種類がある。ひとつは、マシンを滑らせてコーナリングするドリフトタイプ。もうひとつはタイヤを路面にしっかりと食いつかせて走るグリップタイプだ。峠最速を目指すには、コーナリングテクニックを磨かなくてはならない。ここでは、コーナーを極め、タイムを短縮できるようになるための、タイプ別コーナリングテクニックをくわしく解説していこう。

▲どのような走りかたをするかで、走行ラインは変わってくるぞ

▲ドリフトをコントロールできなければ、タイムアップは難しいだろう

マシンの走行タイプを確認

コーナリング方法には、大きく分けてふたつのタイプがあるということを上記した。しかし走行タイプというのは、マシンの性能によって決まってくる。マシンの性能を完璧に把握し、ドリフトタイプとグリップタイプのどちらの走行タイプかをしっかりと理解しておこう。ここでは、クラスAからクラスDまでのすべてのマシンがどちらの走行タイプであるかを右の表にまとめてみたぞ。

▶マシンの性能をよく把握することが大切だ。

走行タイプ別マシン一覧表

ドリフトタイプ	グリップタイプ
TYPE-T86	TYPE-LAN
TYPE-L86	TYPE-310
TYPE-RS	TYPE-CEF
TYPE-AW2	TYPE-GS
TYPE-FC	TYPE-32
TYPE-SW2	TYPE-33
TYPE-SIL	TYPE-NZ
TYPE-180	TYPE-II
TYPE-FD	TYPE-SSC
TYPE-SUP	TYPE-SST
TYPE-OW	

タイプ別コーナリングテクニック

ドリフト走行かグリップ走行かで、コーナリング時に取るラインは変わってくる。ここでは2種類のコーナーを例にあげて、ラインの取りかたのポイントを解説していこう。

回転半径の小さなコーナー

ドリフトタイプ

Rの小さなコーナーは、ドリフトでコーナリングした方が曲がりやすいだろう。このようなコーナーでドリフトを行なう時には、コーナーに進入する手前からマシンをドリフトさせ、クリッピング付近でマシンの向きを脱出方向に向かせてやると良い。またコーナーの手前である程度スピードを抑えておかないと、コーナーの出口付近で外側に膨らんでしまうぞ。

◀細かいカウンターとアクセルワークが必要とされる

グリップタイプ

Rの小さいコーナーをグリップ走行で抜けようとする時は、コーナーに進入する手前で確実にスピードを殺しておかなくてはならない。しかし、ブレーキをかけすぎて止まってしまってもいけない。うまくラインをトレースできるスピードをキープしておくことが重要となってくるぞ。ラインが膨らみそうな時は、サイドをうまく使って多少ドリフトさせてもいいだろう。

◀コーナーのイン側にノーズをぶつけないように注意しよう

回転半径の大きなコーナー

ドリフトタイプ

Rの大きなコーナーをドリフトで抜ける時にはドリフトのさせ過ぎに注意しよう。コーナーの途中でスライドアングルを調節して、コーナーの出口までドリフトを継続させるようにするといいだろう。だが、上りでは長時間ドリフトさせているとスピードが落ち過ぎてしまう。上りのコーナーではドリフト走行とグリップ走行を併用すると良い。

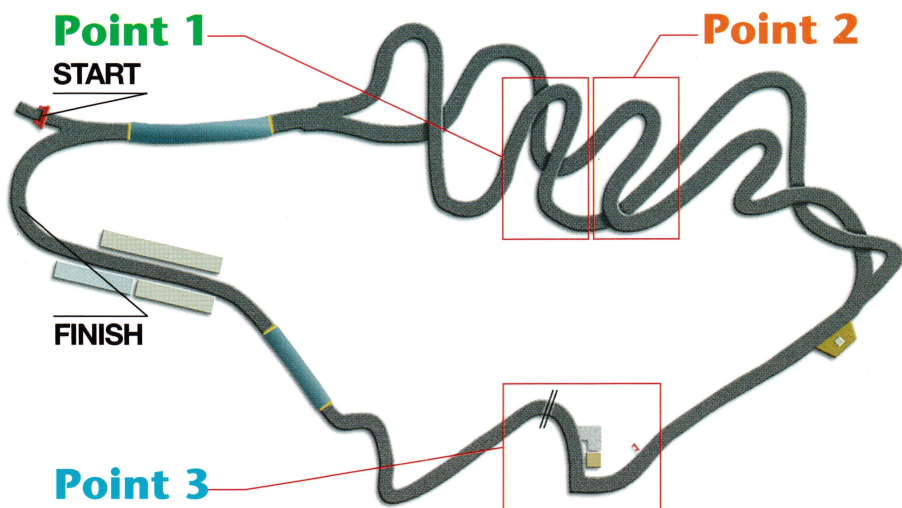
◀進入時にスライドさせ過ぎると、イン側に衝突することも

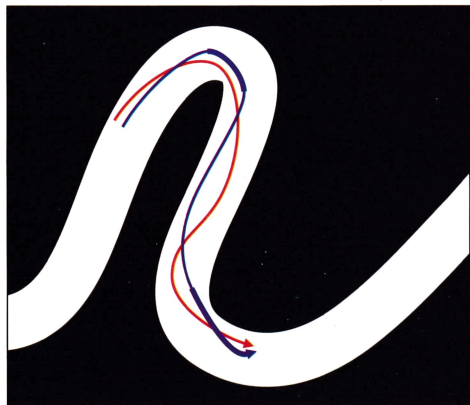
グリップタイプ

Rの大きなコーナーでは、グリップ走行タイプのマシンのほうが走りやすい。ハンドルの操作だけでコーナーをクリアできるからだ。しかしトップスピードの高いマシンではどうしてもオーバースピードになりやすい。ラインを膨らませないように、コーナリング中でもアクセルコントロールが必要になってくるぞ。多少ドリフトさせるようにしてラインを変えていこう。

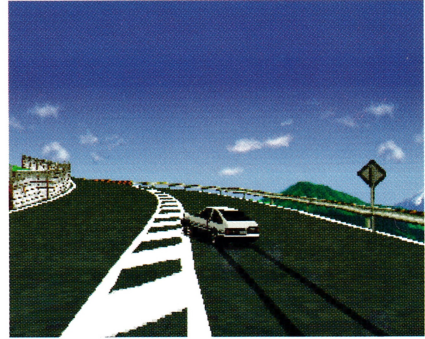
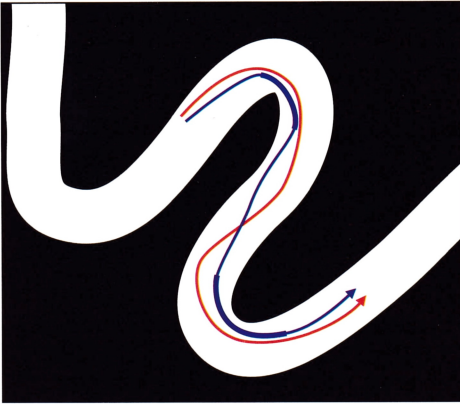
◀オーバースピードによるリアのスライドには注意しよう

Seven Tight Corners A

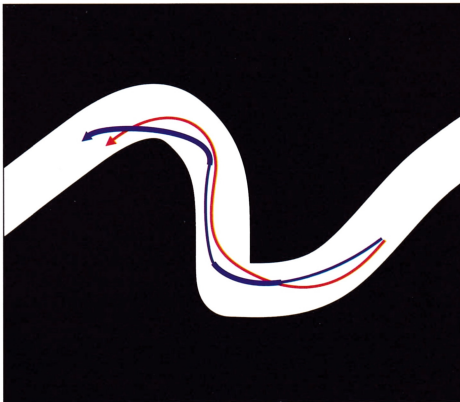
1周目と2周目ではコースが多少異なる峠道。ターンAでは、コーナーが連続するセクションが上がりのレイアウトだ

Point 1

このポイントは、180度に曲がっているタイトなコーナーが右に左に、連続して配置されている。ここは、ドリフト走行でもグリップ走行でもコーナリングしやすいコースとなっている。ドリフト走行についてはコーナーを抜ける時に、ドリフトさせすぎないように注意すれば大丈夫。グリップ走行についてはアウトーインーアウトの基本を忠実に守ってコーナリングしよう。コーナーとコーナーのつながりをよく考え、ラインの選択をせよ。

▲ドリフトによるスピードの落ち過ぎに注意して、コーナーを曲がっていこう

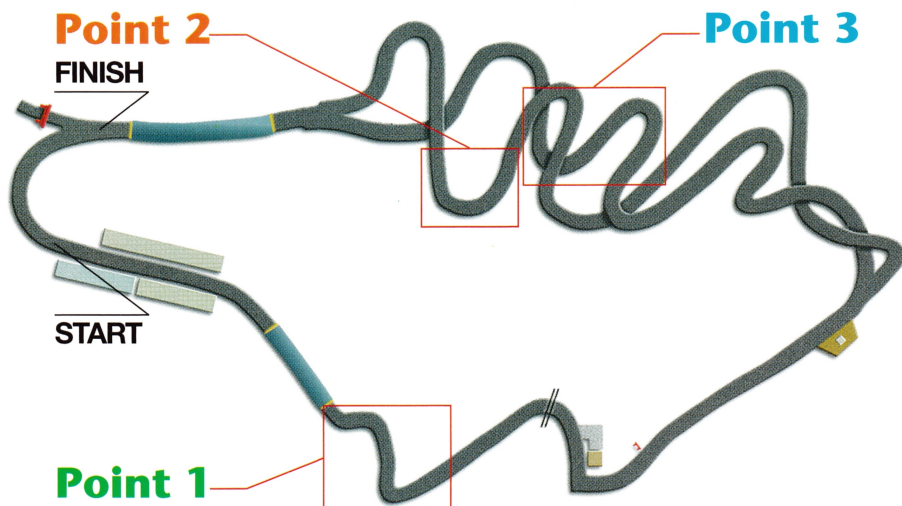
Point 2

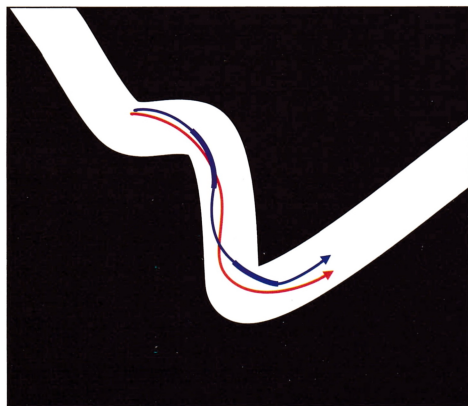
2週目はタイトなコーナーが右に左に連続しているコース。このコースではドリフトコントロールの上手下手が、そのままタイムに反映する。ポイントはグリップ走行のマシンではアウトーインーアウトの基本を守り、コーナー進入時のスピードコントロールを確実に行ない、コーナー出口付近で少しだけドリフトさせること。そのほうがコーナリングスピードが上がる。ドリフト走行のマシンではドリフトし過ぎてスピードを殺さないこと。

▲直ドリを駆使して次のコーナーを目指すのもいいだろう

Point 3

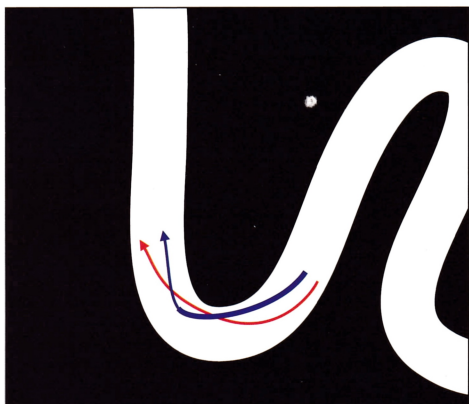
裏コースのホテル前コーナーは、下りの直角コーナーと踏切をはさんだコーナーが連続して配置されている。最初の直角コーナーは進入時のオーバースピードに注意。ドリフト走行ではコーナー手前からドリフトし、グリップ走行ならばインベタでクリアしていこう。ブレーキングがたりないと、外側の壁に衝突してしまうので注意。踏切のコーナーでは、警笛が鳴ってもなかに止まっているとその時点でゲームオーバーになってしまう。

▲コーナリング中、踏切にぶつからないように注意しよう！

Seven Tight Corners B

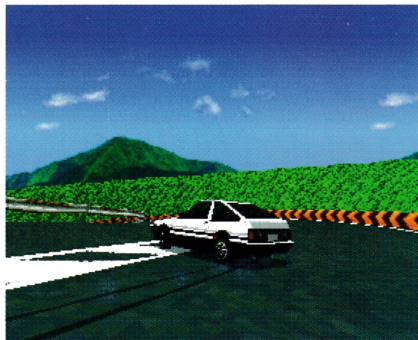
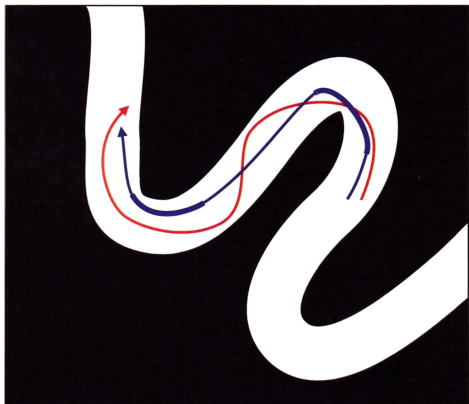
1周目と2周目ではコースが多少異なる峠道。ターンBでは、コーナーが連続するセクションが下りのレイアウトになる

Point 1

ターンBでは最初の踏切部分が右カーブ、続いてホテルの前のコーナーが左カーブとなっている。踏切のコーナーは最初がタイト、出口へ行くにしたがってRがゆるくなっている複合コーナーと言えるだろう。ここでのポイントは踏切を抜けた先。外側の芝生にマシンを突っ込ませないように。次のホテル前の直角コーナーは、イン側ギリギリを目指して進入してエンジン全開で上がりのストレートに向かって行こう。

▲ここはひとつのコーナーと考えてラインを頭のなかで組み立ててみよう

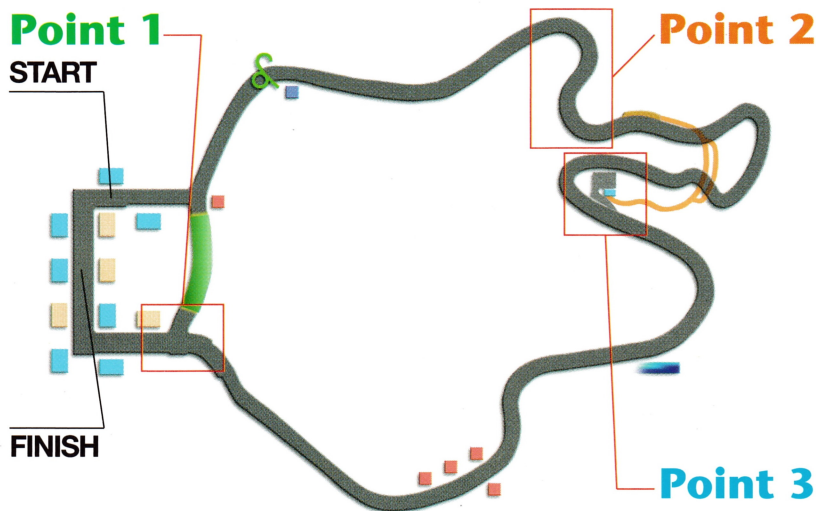
Point 2

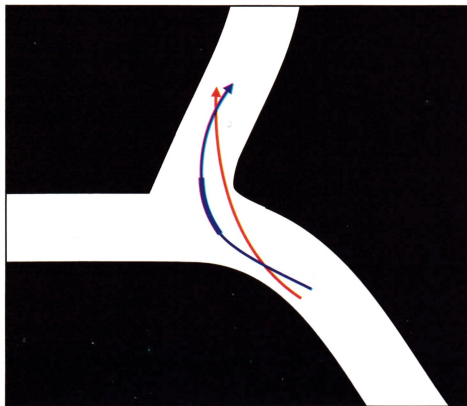
1周目は、下りの連続したタイトコーナーがある。ここでもグリップ走行のマシンの基本はアウト－イン－アウト。注意点としてはコーナーの出口付近でラインを膨らませないようにすること。スムーズにコーナーを抜けて行こう。ドリフト走行のマシンの場合は、下りコーナーなのでブレーキングでの挙動変化をきっかけにドリフトするといいだろう。思い切って内側を回ることもできる。スピードの出し過ぎには注意が必要。

▲下りでのドリフトは、スピードコントロールがかなり難しいぞ

Point 3

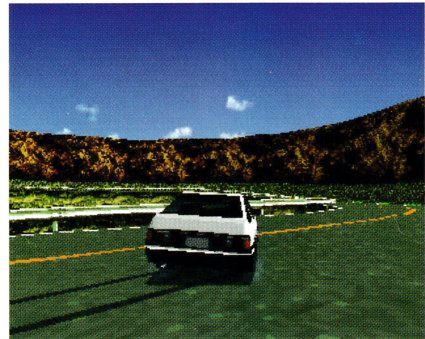
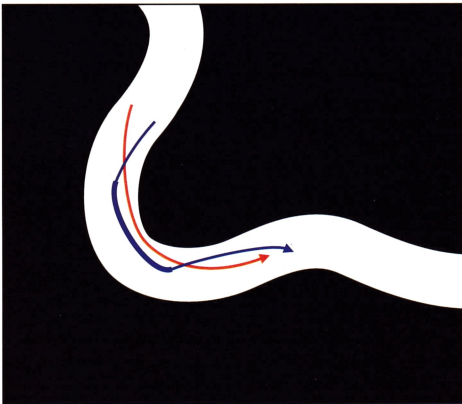
2周目のタイトコーナーが連続しているポイント。ここはグリップ走行のマシンの場合はコーナー手前で確実にスピードを落とし、良いコーナリングラインを取ることだろう。無難にドリフトを使ってコーナリングするのも手だ。下りなので、ドリフトでもあまりスピードダウンにならない。ドリフト走行のマシンの場合は、コーナーの手前からドリフトし始めてコース幅を目一杯使うコーナリングをしよう。正確なハンドリングを心掛けろ。

▲細かいコーナーは、ドリフトすると曲がりやすいぞ

Up Town Drive Way A

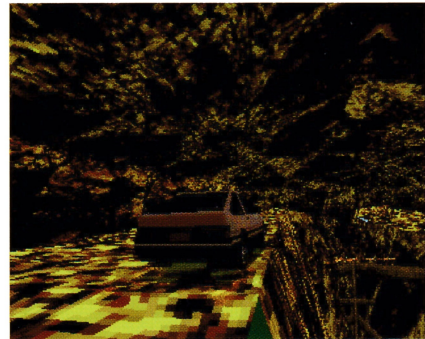
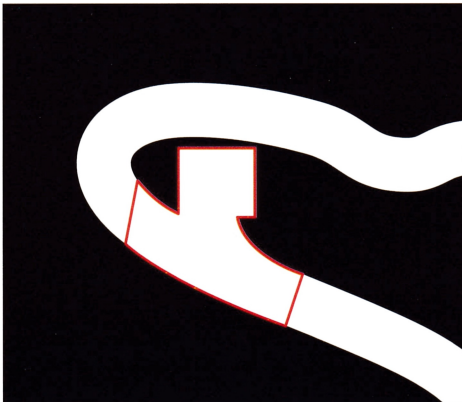
街中からスタートして、自然あふれる山間を通りまた街へと戻ってくる峠道。秘密のルートが隠されている謎のコースだ

Point 1

街中へ入るルートとトンネルへ向かうルートの分岐点となるポイント。ターンAでは、1周目に山側から来て右のトンネルへ向かうルートを、2周目では街中へ向かうルートを使うことになる。コーナリングしなくてはならないのは1周目。下りからの右直角コーナーの手前の坂をアクセル全開で下って来ているので、ブレーキングやドリフトコントロールが非常に難しい。ハンドル操作についても切り過ぎてしまうと内側の壁にぶつかる。

▲1周目と2周目では、進行ルートが異なるポイントだ。

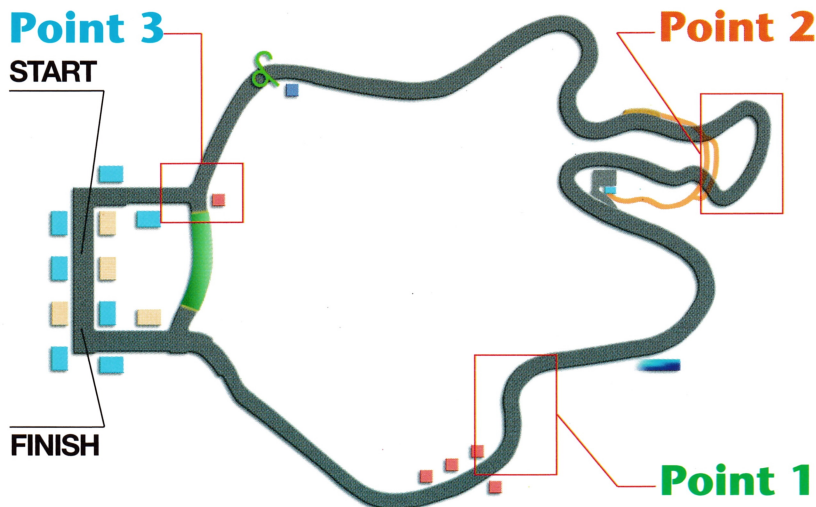
Point 2

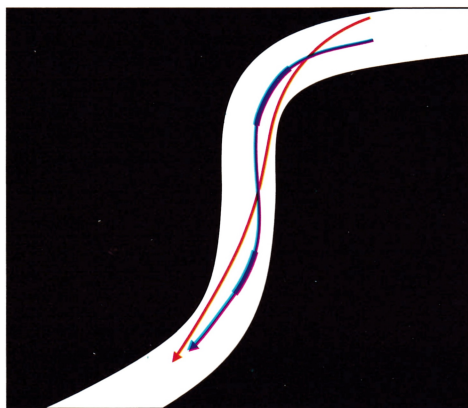
この高速S字は最初がタイトな右コーナー、次が複合の左コーナーとなっている。このふたつをつなぐストレートはやや右にカーブしている。最初の右コーナーでは、オーバースピードで進入するとラインが膨らむ。そのあとの右にカーブしているストレート、ここでのマシンの切り返しは挙動を不安定にさせないように行なおう。次の左コーナーでのコーナリング中に若干のライン変更をするためだ。

▲コーナーの出口が見えない、ブラインドコーナーとなっている

Point 3

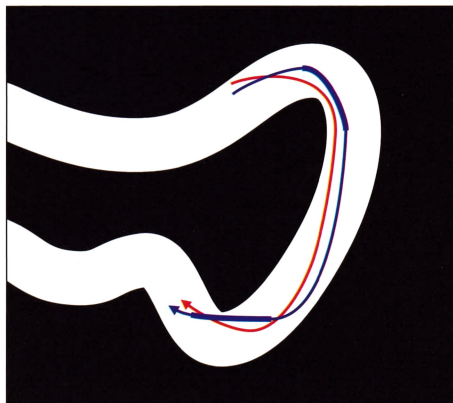
このコースには、秘密のルートが隠されている。秘密のルートは、前述したS字コーナーの先にあるコースサイドの砂地から崖を下って進入する岩をくり抜いたようなトンネルだ。この秘密のルートはコースなかほどの展望台までつながっている。普通にコースを走るよりは多少ショートカットすることができ、タイムの短縮になるぞ。しかし道幅が狭く、すぐにマシンが壁にぶつかってしまう。かなり難しい道になっているぞ。

▲展望台にあるこの建物が秘密のルートの出入り口になっている

Up Town Drive Way B

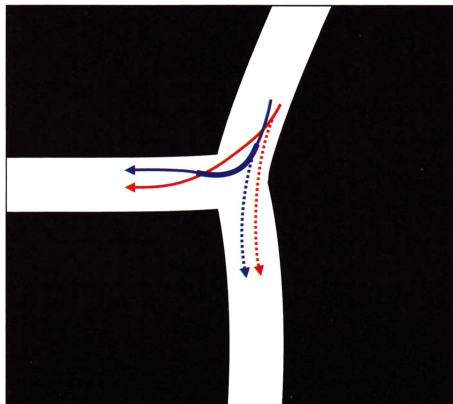
ルートAとはコースを逆に走ることになるルートB。1周目と2周目ではルートが分岐してコース自体が異なっているぞ

Point 1

のどかな田舎町の中を縫うようにコースが設定されているポイント。ここはS字カーブがふたつ連続して配置されているコーナー。最初のS字カーブはわりとゆるやかだが、次の右コーナーは途中で道がアップダウンしているので挙動変化に注意しよう。次のS字は最初がタイトなコーナーだぞ。ここの連続するコーナーをうまく抜けるためにはマシンをハデにドリフトさせず、コーナー間で素早いマシンの切り返しを行なうことだ。

▲コースサイドの緑に乗っても、スピードは落ちないぞ

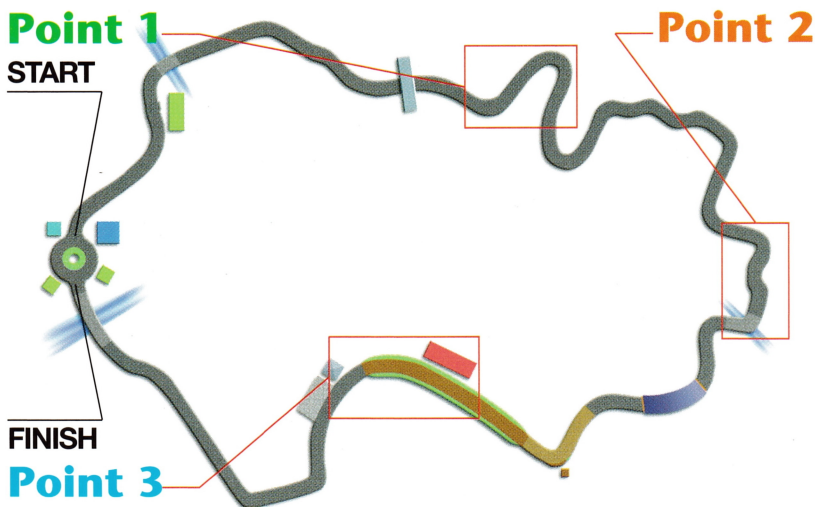
Point 2

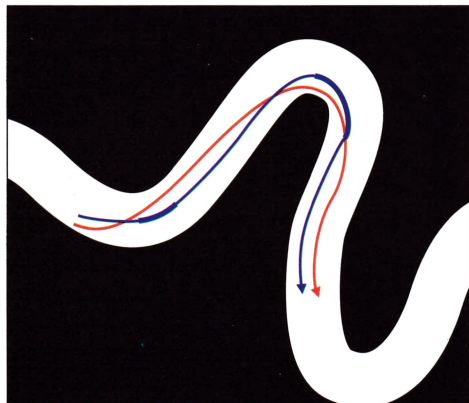
ここのポイントは全体的に攻略が難しい。連続して配置されている細かいコーナー、魔の180度カーブ。ここでは的確なマシンコントロールが要求される。そのためにはコースレイアウトをよく把握しておくことが重要となってくる。最難関コーナー、180度カーブをクリアするためには下りながらブレーキングをしてマシンを右側に振り、コーナーのクリッピングポイントを目指して走ることだ。

▲ドリフトとグリップの両方を駆使した走りをするのがベスト

Point 3

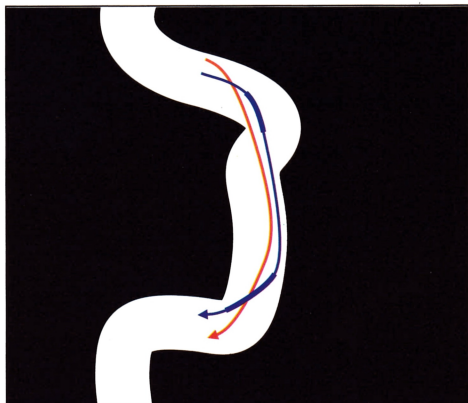
1周目と2周目では、このポイントでルートが分岐する。1周目はここを真っすぐ走ってトンネルへ、2周目はここを右に曲がって街中にあるゴールを目指す。1周目は真っすぐなので簡単だが、2周目はこのポイントが右直角コーナーとなる。ここをクリアするためには、コーナー内側の緑もコースの一部と考えよう。緑の中に突っ込むように進入し、そのままアウト一杯にマシンを立ち上げるのが理想のラインだ。

▲1周目と2周目でルートの分岐が変わるので間違えないようにしよう

Northern Country A

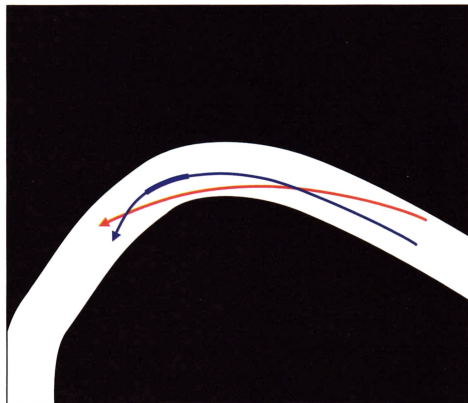
大自然に囲まれた北国の峠道。大自然を走り抜け、街中に入る感覚は最高だ。全コース中唯一、街に歩道が設置されているぞ

Point 1

このポイントには、タイトなカーブが連続して配置されている。まず最初にクリアしなければならないのが、アウト側に看板が設置されているコーナー。ここは、左方向へほぼ直角にカーブしている。ハンドルを切るタイミングを誤ると、直進して衝突してしまうぞ。続いて右へ急角度に切れ込んでいるブラインドコーナー。ここは、内側の縁にマシンを乗り込ませるようなライン取りでコーナリングすればいい。

▲歩道に乗り上げても速度は落ちないが、ガードレールにぶつかりやすいので注意しよう

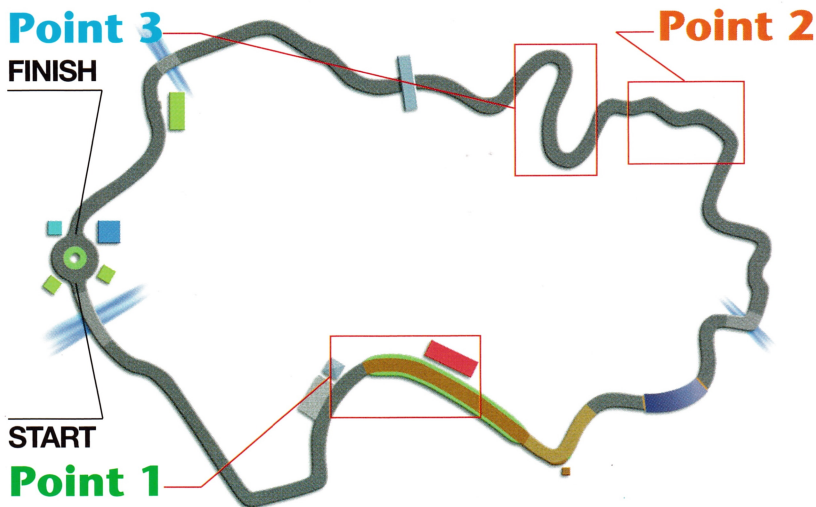
Point 2

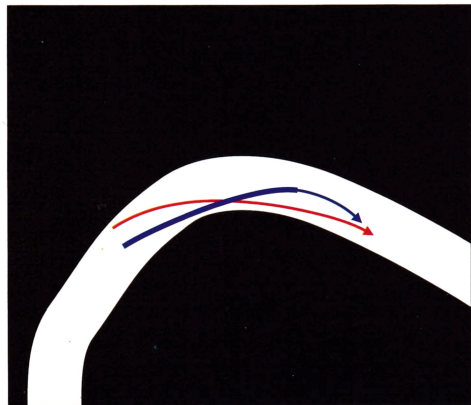
この峠でもっとも標高の高い場所にある、細かいコーナーが連続するポイントだ。路面もかなりアップダウンしているので、マシンの挙動がやや不安定になってしまう。しかしここには急角度に切れ込んでいるようなタイトなコーナーはなく、ほとんどがRの大きなコーナーなのでコース自体のレイアウトを覚えてしまえばなんなくクリアできるだろう。ここでハデなドリフト走行をすると、タイムの短縮は望めないぞ。

▲高低差があるので、コーナーがどちらにカーブしているのかわかりづらい場所もある

Point 3

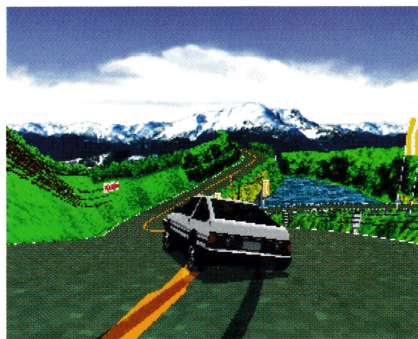
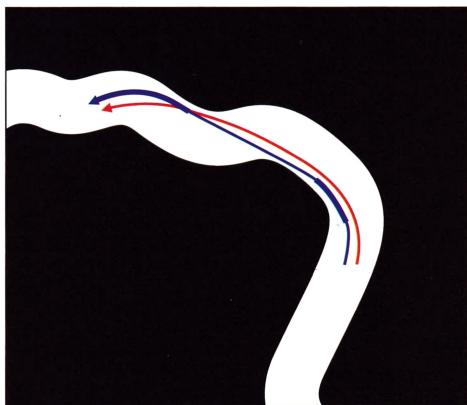
トンネルを抜けた少し先からパーキングエリアの手前までダートコースになっている。ダートだとどうしてもマシンは滑りやすくなってしまう。コーナーではグリップ走行タイプのマシンでも、小屋の前の右直角コーナーとダートコース最後の左高速コーナーでは、ドリフト走行を強いられることになるはず。またここのダートコース中、とくに牧場のなかにはアップダウンが激しいポイントがあるぞ。マシンが浮き上がってしまうことも…。

▲ダートコースでは、一度滑り始めるとなかなか止まらない。素早くカウンター操作をしよう

Northern Country B

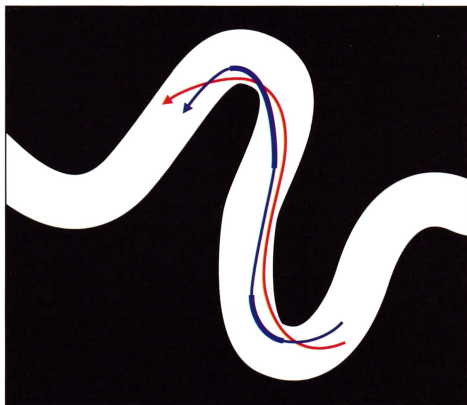
このコースは、とにかく出口の見えないブラインドコーナーが多い。進入時にコーナーの大きさを把握しよう

Point 1

ターンBでのダートコースは、ターンAの時と比較して多少走りやすいレイアウトだ。ダート進入時の右コーナーは、さほど難しくないコーナーになっている。また、続くストレートでのジャンピングポイントでもマシンの挙動はターンAの時に比べて安定しているぞ。しかしその先にある直角コーナーは、オーバースピードで進入してしまうとマシンはドリフトしながら家に衝突してしまう。これは、かなりのタイムロスになるぞ。

▲直角コーナーでは、なるべく外側に膨らまないようにマシンをコントロールしよう

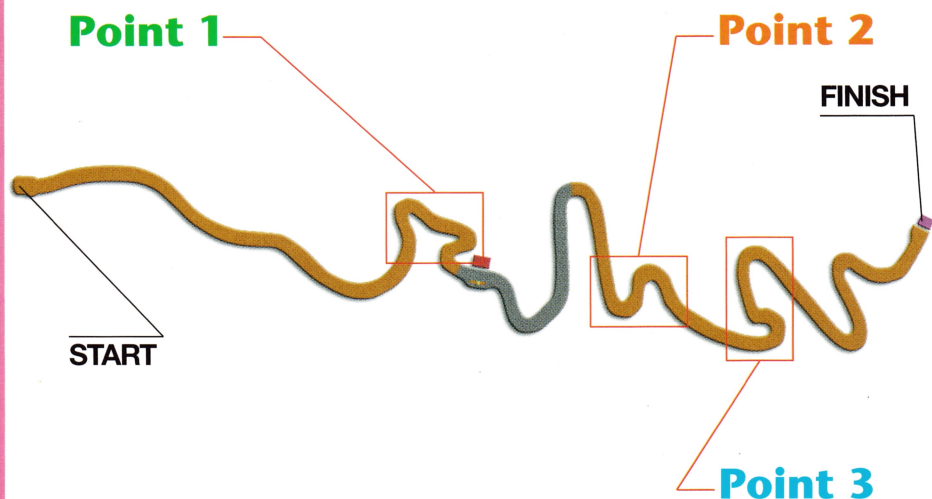
Point 2

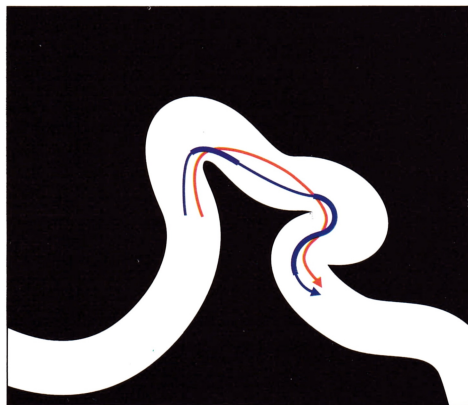
橋を通過した先にある高速S字カーブは、わりとすんなりアウトーインーアウトで曲がることができる。ふたつめのコーナーでインをつくときは、コーナーの途中から設置されているガードレールに衝突しないように注意しよう。この先はRの大きい高速コーナーが続くので、コーナリングはそれほど難しくはない。Rの大きいコーナーが続くS字では、なるべく直線的にラインを取るように。タイムを短縮することができるぞ。

▲ここできついコーナーと言えばここぐらいだ。あとは、ゆるやかなコーナーが続く

Point 3

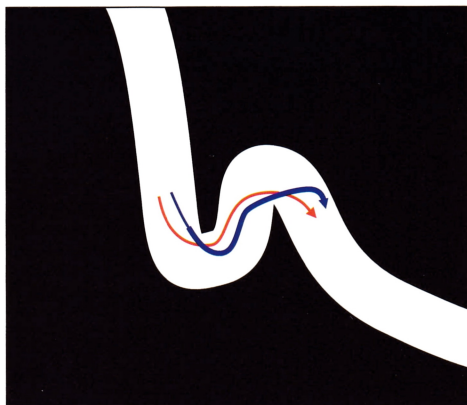
ふたつのタイトコーナーをストレートでつないでいる。ひとつめのコーナーは、先に行くほどRがきつくなっている複合コーナー。ここでは、クリッピングをなるべく奥で取るような走行ライン取りが理想である。コーナーの入口ですぐにドリフトさせ、マシンの向きをコーナーの出口のほうに向けておくのもいいだろう。続く左コーナーは内側の緑も路面の一部と考えて、その緑の上を通過するような気持ちでライン取りをしよう。

▲ターンBでは下りのコーナーなので、ドリフトコントロールを行ないやすい

Hill Climb A

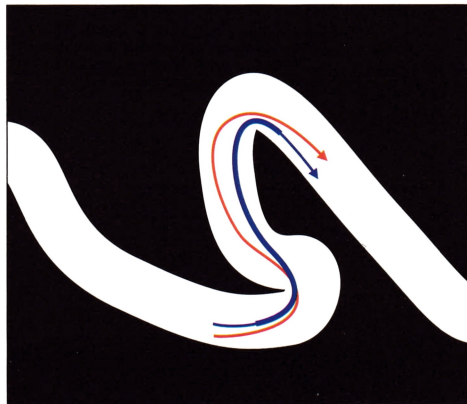
2カ所のダートコースを、1カ所の舗装路面区間でつなぎ合わせた山岳コース。このコースは、非常に長いのが特長的だ

Point 1

Rの小さなコーナーが連続している。コースの色とコースサイドの色が似ているため、コーナーのカーブしている方向を見間違えやすいので気をつけるように。ここでとくに注意してもらいたいコーナーはアウト側に矢印の壁が設置されているコーナーと、それに続く右180度コーナーだ。最初のコーナーを抜けたあとにマシンの切り返しが遅れてしまうと、うまく次の180度コーナーに進入することができないので注意しよう。

▲滑る路面で、グリップ走行にこだわらないこと。ドリフト走行のほうが速く走れるぞ

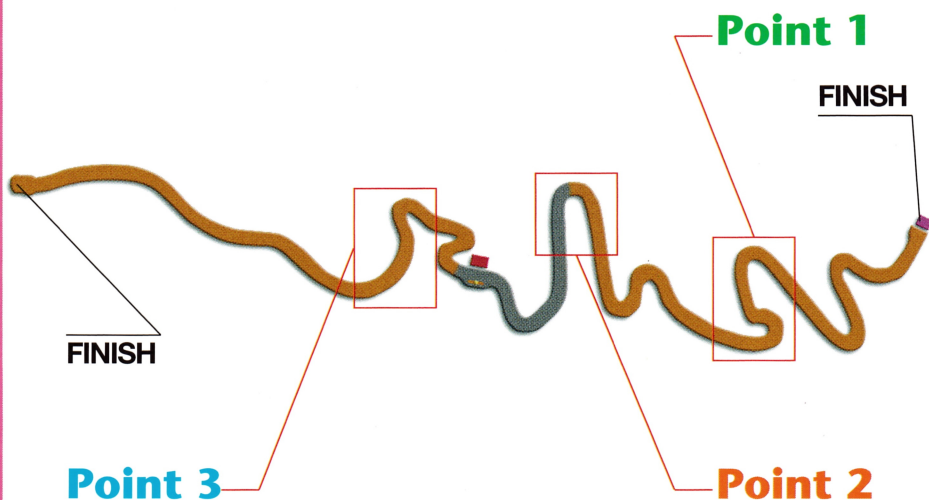
Point 2

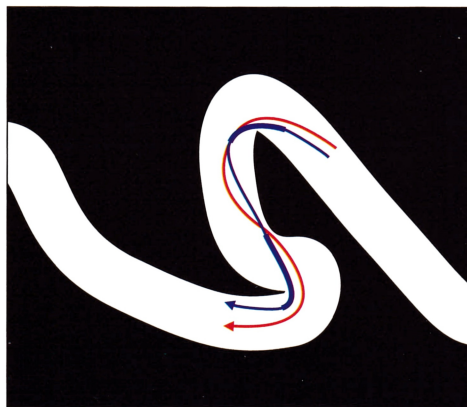
きついコーナーがふたつ連続している。最初のコーナーは、右へ直角にカーブしているぞ。それに続くコーナーは、左方向へと180度近くカーブしているのだ。最初の大きな看板がコースサイドに設置されている直角コーナーでは、オーバースピードで進入すると必ずアウト側の岩肌に衝突してしまう。ここは確実にスピードを落とそう。次のタイトコーナーはアクセルコントロールを駆使して、最初から最後までドリフトして抜けて行こう。

▲コーナーの途中でアクセルを開閉して、ドリフトのアングルをコントロールしてやろう

Point 3

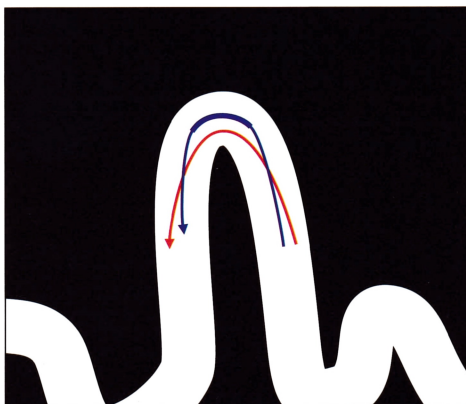
ここは急カーブが連続しているうえに途中で路面が舗装からダートへと変化する。2種類の路面で走りかたを変えなくてはならないぞ。まず最初のコーナーは、左へ約180度カーブしている。ここは路面が舗装されているのでグリップ、ドリフト両方の走りかたでラインが変わってくるぞ。次の急カーブへと向かう間にあるゆるやかなコーナーは、直線的に通過していこう。最後の左急カーブは、路面がダートになっている。ここはドリフトだ。

▲舗装路面でいままでのようなダートの走りかたをすると、グリップの力強さに驚くぞ

Hill Climb B

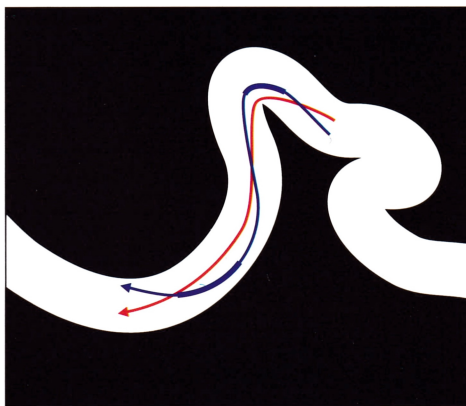
『ヒルクライム』は距離が長く、コースのわきにある看板などの目標物が少ない。各コーナーの配置は覚えにくいぞ

Point 1

下りでのこのような急なカーブが連続するポイントは、マシンをドリフトさせた状態で次のコーナーへと向かっていくのが理想だ。コーナーとコーナーをむすぶ短い直線でも、マシンをドリフトさせながら切り返して次のコーナリングラインに乗せていくのだ。しかしコーナーの立ち上がりでマシンがドリフトしていないのなら、無理にドリフトは行なわないほうがいいだろう。バランスを失って、コーナリングラインに乗れなくなるからだ。

▲短いストレートで、マシンのドリフト方向をハンドル操作で反対へと切り返す

Point 2

下りでのここのポイントは、ライン取りが難しい。ここでは、進入時にアウト側の壁の色が変わる地点でハンドルを右に切る。スピードが乗っていれば、マシンはそのままドリフトするだろう。その後マシンがクリッピングポイントにつく前に、アクセルでドリフトコントロールをしよう。そうしないと、コーナーの出口でアウト側へ大きく膨らむぞ。コーナーの出口では、壁にぶつけない程度にコースサイドの土に乗り上げてもいいぞ。

▲ドリフトしないマシンはサイドブレーキを引いて、ドリフト態勢に持っていこう

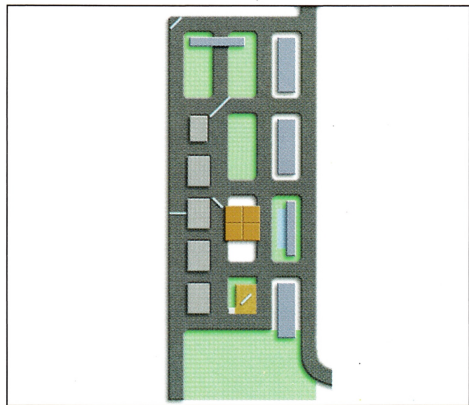
Point 3

ここのポイントはコーナーの出口が急に曲がっている左の複合コーナーと大きなRの右のコーナーが連続している。ここでは、最初の複合コーナー脱出時にマシンを壁に当ててしまうと、その影響が次の右コーナーにも出てしまう。そうするとアベレージスピードが非常に遅くなってしまうぞ。最初の複合コーナーの出口ではなるべくアウトに膨らまないようにして、コースのセンターをキープするようにコントロールしていこう。

▲ここでの切り返しも、ドリフトをしながらのほうが素早くいけるぞ

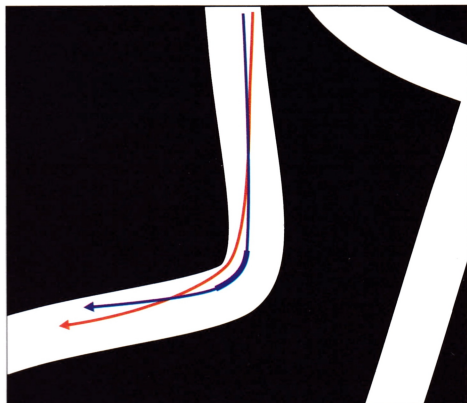
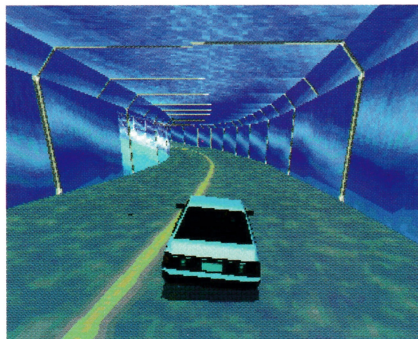
Bay Area A

このコースでは、ほかのコースとはタイムアタック方法が異なっている。スタートしてからコース各所（30カ所）にあるチェックポイントをすべて通過しゴールするまでのタイムを競うのだ

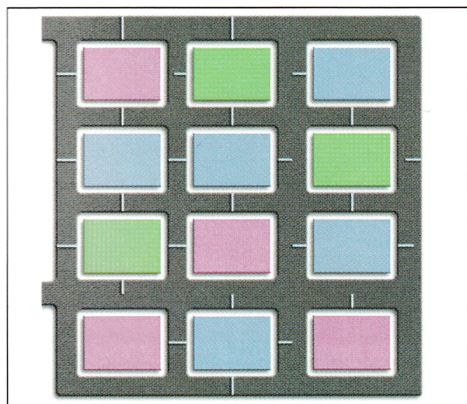
Point 1

埠頭には、全部で5つのチェックポイントがある。このなかでもっとも発見しにくいチェックポイントは、倉庫街の中央に位置している巨大な建物エッグサイトの横にある空き地に設置されているものだろう。ここは、たとえ近くを通っていても見落としがち。ここは道幅が狭い通路もあり、コーナーのすべてが直角に曲がっているので、コーナリング時に建物の壁やフェンスなどに衝突してスピードダウンしてしまわないように注意しよう。

▲フラッグの配置を完璧に覚えていれば、さがさなくていいぶん、タイムを短縮できるぞ

Point 2

海底トンネルのなかは、回りを壁で囲まれているせいか、コースの幅が狭いような印象を受ける。しかしコース幅自体は通常の道と同じだ。倉庫街側から進入すると、最初が右カーブで次が左カーブのS字となっている。逆に市街地側から進入すると、左カーブから右カーブへのS字となっている。トンネルのなかではコースのセンターを走り、壁に当たらないように。ターンBの場合、海底トンネルのなかにもチェックポイントがあるぞ。

▲海底トンネルの中では、マシンをハデにドリフトさせないほうがいいぞ

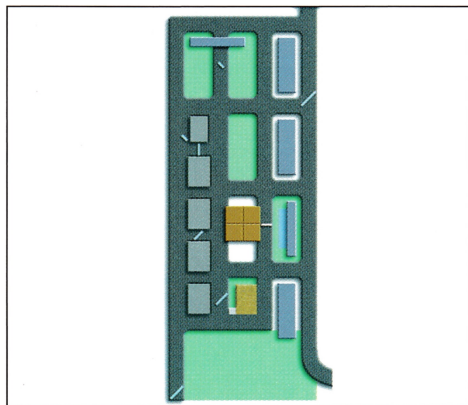
Point 3

市街地には、チェックポイントが全部で25カ所も設置されている。そのほとんどが街を縦横に走るストレートに並べて配置されている。多いところでは連続で4カ所。真っすぐ走るだけでゲットできる。そのストレートに並べられたチェックポイントのなかには、コースの右端、左端と交互に配置されている場所もある。こんな時は、マシンを安定させてローリングさせると通過しやすい。ヘタに直ドリを使うと制御しきれなくなるぞ。

▲真っすぐ走るだけで、4カ所のチェックポイントを通過できる

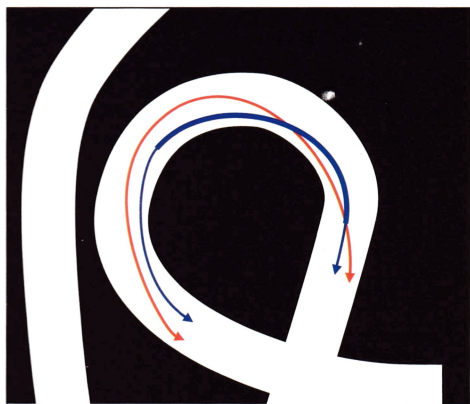
Bay Area B

2カ所に別れた市街地と倉庫街を、海底トンネルと長い橋でつないでいるこのコースは、峠というよりも市街地コースと言えるだろう。ターンAとターンBとではチェックポイントが違う

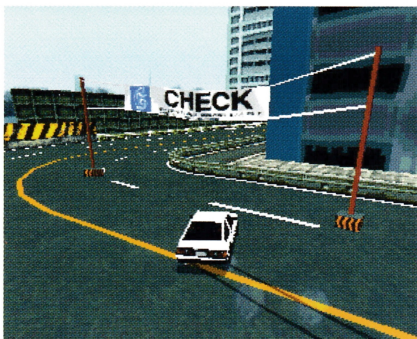
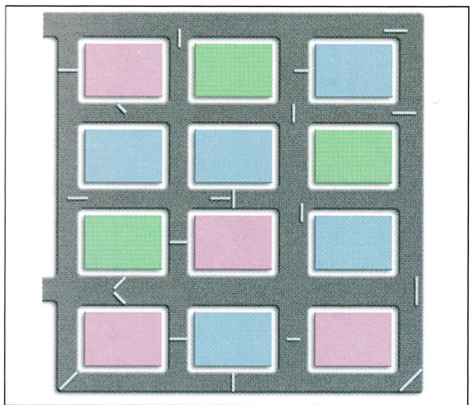
Point 1

ターンBの倉庫街には、合計7カ所のチェックポイントが設置されている。そのすべてがターンAの時とは違った場所に設置されているぞ。倉庫のかげや埠頭の先端部など、見落としやすい位置にあったりもするので、コースのすみずみまで見回る必要がある。まずはスタート地点であるこの倉庫街ですべてのチェックポイントを発見しよう。そうしたら次に大きな橋、または海底トンネルを通って市街地へと向かおう。

▲倉庫と倉庫の間にあるチェックポイント。このような場所は特に見落としやすい

Point 2

ターンAでは海底トンネルでの走りかたを解説したので、ここでは大きな橋のルートを解説しよう。この橋にはターンAではチェックポイントが1ヵ所設置されている、ターンBでも1カ所だけ橋の中央部に設置されている。これはコースに対して斜めを向いているのでコースの中心を通過しよう。またこの橋の市街地側は、コースがループ状にカーブしている。上り、下りともにスピードを調節しないと出口付近で壁に当たってしまうぞ。

▲ここのループでは、ドリフトのし過ぎによる壁への衝突に気をつけよう

Point 3

ターンB時の市街地には、チェックポイントが合計21カ所に設置されている。ここの市街地のチェックポイントは、とにかく発見しにくいような場所に設置されている。しかもその設置方向がコースに正対しているものばかりではないのだ。コースと同じ向きに設置されていたり、斜めに設置されていたり、ふたつ重なっていたりと、その配置は不規則。タイムアタック時に設置場所を覚え、最短のラインを通れるように通過順を組み立てろ。

▲急激にターンしなくては取れないような場所に設置されているチェックポイントもあるぞ

ジムカーナを極めろ!

ジムカーナとは、専用サーキット上に複数のパイロンを自由に設置してコースを作り、マシンで走行してそのタイムを競う競技である。そんなジムカーナでは峠を走るうえで役に立つテクニックを身につけることができる。ここでは、ジムカーナのパイロン配置サンプルをふたつ紹介して、その参考タイムを掲載する。キミは、このタイムを抜くことができるのか?

◀峠のさまざまなシチュエーションを、ジムカーナコースで試してみよう

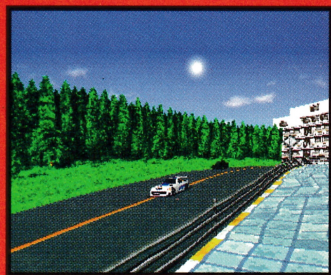
コースサンプルA

低速コーナーと高速コーナーを取り入れた、わりと簡単なレイアウトをしたコース。ここではスタート後の左急カーブがポイント。ここのカーブは、ゆるやかに左に曲がり、最後で急激に左ターンをする。ここをオーバースピードで突っ込んでしまうと、アウトの芝生へラインが膨らむ。そのほかのコーナーは、さほど難しくないだろう。

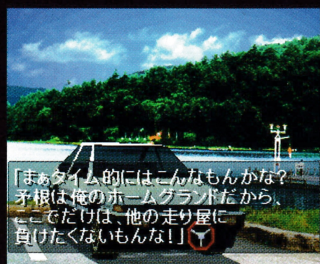
DATA
パイロンの総数……38コ
目標タイム…………20秒台

コースサンプルB

コースの途中に360度ターンを取り入れたコース。ポイントはふたつ。スタート直後の右360度ターン、それとふたつの急カーブ。360度ターンでは、マシンのドリフト角と速度をうまくコントロールしないとラインが膨らんでしまう。また、ふたつの急カーブではオーバースピードに注意。このレイアウトのコースは旗門が多いぞ。

DATA
パイロンの総数……49コ
目標タイム…………30秒台

ストーリーモードを勝ち進むために…

ストーリーモードを完全攻略

ストーリーモードでは、まず使用するマシンを選択して名前の登録する。いちばん始めは、クラスAのマシンのなかからしか選ぶことができない。ストーリーは、プレイヤーがセリフを選択して進めていくぞ。選択しだいでストーリーは若干変化する。

Heat00「峠の一日」

眠っている主人公の耳もとで、目覚まし時計が鳴る。ここで初めてセリフ選択が発生する。最初の選択時に起きると、昼の矛根峠を攻めに行くことに。以下、2番目の選択時で夕方、3番目の選択時で夜と、それぞれコースの環境が変化する。3番目以降は繰り返し。

条件/矛根裏街道(SEVEN TIGHT CORNERS ターンB 一部)の駅前から、頂上の駐車場までを1分以内に駆け抜けなくてはならない。

Heat01「矛根最速と呼ばれた男」

主人公が矛根峠の頂上にいる時に、エンペラーと名乗る走り屋、遠藤皇一に声をかけられバトル開始。勝てば次のヒートへ、負けても再挑戦可能。やめるとゲームオーバーだ。

条件/矛根新道(SEVEN TIGHT CORNERS ターンB 1周目)を1周して、エンペラーに勝つこと。

Heat02「黒い嵐」

夜の矛根峠頂上でコーヒーを飲む主人公の前に、黒いタイプFDが登場。セリフ選択のあとにバトルとなる。勝てば姫野瑠璃が登場、負けるとタイプIIに乗った石渡源造が登場。

条件/矛根旧道(SEVEN TIGHT CORNERS ターンA 2周目 夜)で黒のタイプMCを軽くちぎること。1周して先にゴールすれば勝ちだ。

Heat03「夏のジムカーナ」

ヒート3で勝っていれば瑠璃と(もしくはひとりで)、負けていれば源造とジムカーナ場へ来ることになる。瑠璃と来ている場合は、彼女のマシンを借りての走行となる。走行を終えるとセリフ選択がある。また源造と来ている場合は走行後のセリフ選択時のあとに、笠原沙織と出会う。ここのセリフ選択によって、後々のストーリーが若干変化していく。

条件/コースを、0'55"以内でゴールすること。タイムをオーバーしても再挑戦が可能。やめるとゲームオーバー。

◀瑠璃と来ていると、マシンは瑠璃のFD

▶源造と来ていると、沙織と出会うことに

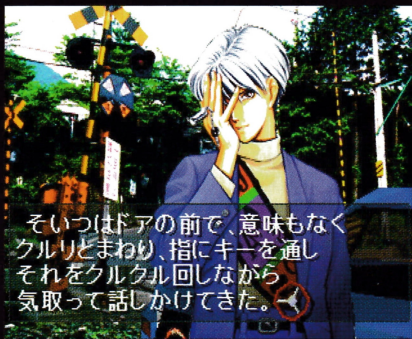
Heat04「奇妙な来訪者」

小さな鳥居の前で休んでいる主人公の前に、タイプＬＡＮに乗った広井耕三郎が現れ、バトルしてくれるように頼んでくる。ここでセリフの選択がある。セリフ選択後にバトルスタート。勝てば次のヒートへ、負ければ勝つまで再戦。負けを認めるとゲームオーバー。

条件／矛根峠（SEVEN TIGHT CORNERS ターンＢ １周目 夕方）中にある小さな鳥居の前から１周半して、先に大鳥居につくこと。

Heat05「四天王と呼ばれし者」

早朝、霧のなかを猛スピードでとばしているタイプＰＣに仲間が軽くちぎられたと聞いた主人公。朝もやのなか矛根峠の踏切の手前でタイプＰＣを待っている。やがてタイプＰＣが現れ、セリフ選択後にバトル開始。勝つと四天王の話を聞くことができる。負けても再度挑戦可能。やめるとゲームオーバー。

条件／矛根峠（SEVEN TIGHT CORNERS ターンＢ １周目 夕方）中にある小さな鳥居の前から１周半して、先に大鳥居につくこと。

Heat06「夜の甲田山」

四天王のひとり、神崎純を倒した主人公は次の四天王がいると言われた甲田山に。ここでセリフ選択がある。セリフ選択をすると神崎が現れ鳥飼紀三彦を紹介するのだ。この後にバトルスタート。勝てば次のヒートへ。負けると再挑戦。やめるとゲームオーバーになる。

条件／甲田山ドライブウェイ（UP TOWN DRIVE WAY ターンＡ １周目 夜）１周を展望台からスタートして、先に１周回ると勝ち。鳥飼のマシンはタイプＮＺ。

Heat07「雪の降った日」

年が明けて寒い日が続いたある日、夜半から降り始めた雪があたり一面を白く染めていた。主人公は、雪の降り積もったジムカーナ場へ行きマシンを使ってサッカーゲームを楽しむのだった。ここは、滑る路面でのマシンコントロールの練習に最適のヒートだ。

条件／雪のジムカーナ場の中に４つ配置されているサッカーボールを、マシンではじいて池のなかへ蹴り入れること。ここではタイム制限はない。４つのサッカーボールを池に入れた時点でクリア。

Heat08「北の峠から'97」

春が来て、主人公は残りの四天王と戦うために幌館までくる。ここで主人公は、ふとしたきっかけで残りの四天王のふたりと出会い、バトルをすることになる。ここでは同時にふたりとバトルを行なう。ふたりに勝てばキングへの挑戦権が得られる。負ければ再挑戦かやめるでゲームオーバー。

条件／幌館スバルライン（NOTHEN COUNTRY ターンA 1周目 昼）を途中のドライブインからスタート後1周して、四天王のふたりに勝つこと。

Heat09「ライバル再び」

四天王を全員倒し、KINGに挑戦状を送った主人公はその返事を待ちながら毎日のように矛根を走り込んでいた。そんなある日、主人公の前にエンペラーが現れる。ここではエンペラーと再戦しなくてはならないのだ。彼に勝利すると、バトル後に彼のタイプ33と自分のマシンをチェンジできる。

条件／矛根新道（SEVEN TIGHT CORNERS ターンB 1周目 晴れ）をホテル前から2周して、エンペラーより先にゴールすること。

Heat10「ラストバトル」

主人公がエンペラーと最初にバトルをしてから1年が経過した5月。ついに主人公のもとにKINGから返事が届く。このヒートでは、伝説のKINGとついにバトルすることになる。しかし、ヒート3でタイプＦＤに負けているか、もしくは勝っていても姫野瑠璃と仲良くなっていない、なおかつ笠原沙織と仲良くなっていない場合は、対戦相手がKINGではなくてQUEENとなるぞ。対戦相手がKINGでもQUEENでも、対戦相手のマシンはタイプＦＤ（2周目以降はタイプＭＣ）であることに変化はない。

条件／矛根旧道（SEVEN TIGHT CORNERS ターンB 2周目 夕方）を2周し、キング（QUEEN）に勝つこと。

Heat11「霧の温泉旅行」

KING（QUEEN）とのバトルから２カ月が経過したある日、主人公は石渡に誘われて温泉旅行へと行くことになった。旅館へと向かった主人公は途中で渋滞に巻き込まれ、待ち合わせの時間に遅刻しそうになる。このヒートはライバルとのバトルというわけではなく、タイムアタック形式になっている。

条件／矛根峠（SEVEN TIGHT CORNERS ターンA ２周目 霧）のどこかにある旅館に、１分以内に到着しなくてはならない。

Heat12「シープドッグ」

旅館で大宴会をした翌日、主人公は石渡に牧場へ連れてこられ、強制的にアルバイトをさせられることになる。ここではタイプOWを使って、牧場の至る所にいる羊を柵のなかへと追い込んでいかなければならない。羊の数は全部で15匹。そのすべてを柵に追い込めばクリア。

条件／４分以内にすべての羊を柵のなかに追い込むこと。タイムをオーバーしても、次のヒートへは行くことができる。

Heat13「命の重み」

温泉旅行の最終日、主人公の泊まる旅館で事件が発生。犯罪者が旅館の娘に発砲し、ケガを負わせてしまう。主人公は、彼女を病院まで運ぶことになる。ここではブレーキが効かず、マシンを壁に当てるごとに少女の体力も徐々に減る。少女の体力ゲージは５つ。なくなるとゲームオーバー。

条件／矛根新道（SEVEN TIGHT CORNERS ターンB ２周目 夕方）の連続ヘアピンをサイドブレーキだけで走行し、駅前まで少女を運ぶ。

Heat14「俺たちの休日」

モーターショーを見に行こうとする主人公は、石渡のマシン（タイプII、2周目以降はマシンが変わってくる）を借りることになる。ところが石渡のマシンに乗っていると突然無線が入り、前のヒートで石渡が逮捕した犯人の仲間から脅迫を受けるのだ。脅迫者いわく、石渡のマシンに時速60キロメートル以下に速度を落とすと爆発する爆弾を仕掛けたとのことで、ここからがスタート。犯人の指示通りに走行しなくてはならない。

条件／『ベイエリア』を、時速60キロメートル以下の速度に落とさないように走行する。そしてその後は……。

▶石渡から借りたマシンを走らせている主人公のところに、突然無線が入ってくる

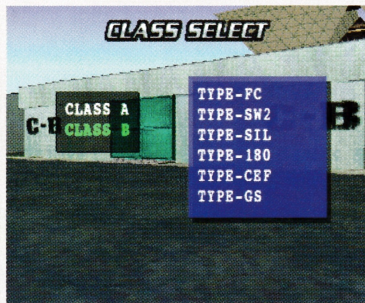
◀コースを走行中にも、犯人から無線が入り、行き先を指示してくる。無視すると爆破される

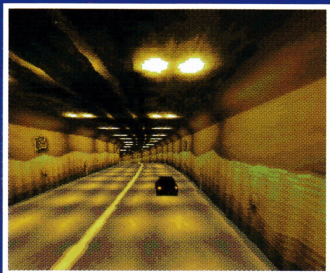
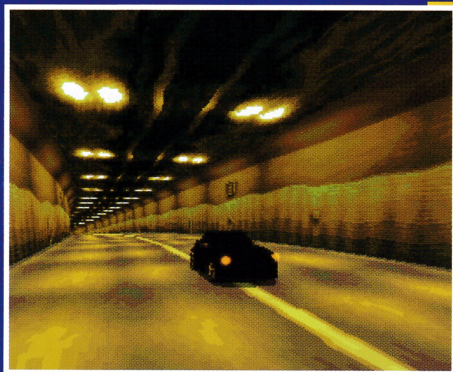
そして2周目へ

ヒート14をクリアした時点で、ひとまずストーリーモードはエンディングを迎える。エンディングが終了するとスタッフロールが流れ、その後にセーブするかどうかを選択するのだ。その選択が終了した後にストーリーモードのコンティニューを選択すると名前と使用マシンはそのままで、再び同じストーリーをプレイすることができるのだ。2周目では、登場するキャラクターのマシンが若干変化しているぞ。

◀1周目でマシンを交換していると、最初からタイプ33が登場

▶石渡さんは、確かタイプⅡに乗っていたハズだが!?

▶クリアの回数ごとにニューゲームで選べるクラスも増える

彼女の行方

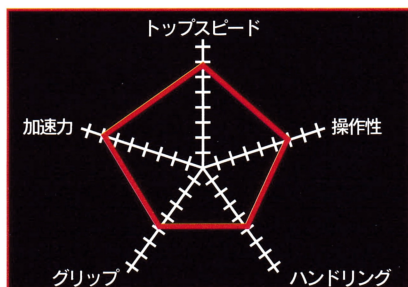
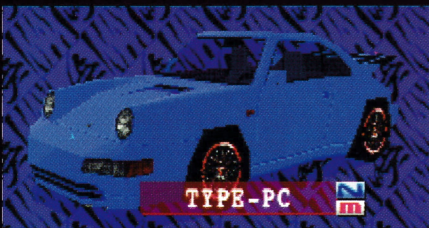
ゲーム中に登場する女性キャラクター姫野瑠璃と笠原沙織のふたりは、双方とも彼女になる可能性がある。しかし一度にふたりと仲良くなることはできないぞ。彼女になるかならないかは、セリフの選択によって変わってくる。なかにはふたりとも彼女にならない選択もある。すべて試してみよう。

シークレットマシン一挙公開！

隠されたマシンを大公開！

このゲームには、通常のマシン21台プラス3台のバージョン違いのマシンのほかに、全部で7台のマシンが隠されているのだ。これらのマシンを登場させるためには、それぞれに設定されている条件をすべてクリアしなくてはならない。その条件とは、レースで勝利したり、ストーリーモードをクリアしたりと様々……。

ここでは、それら7台の隠しマシンの性能とその登場条件を紹介しよう。

▶止めてあるマシンは、軽く接触させた時点で"YOU GET A NEW CAR"の表示がでる

隠しマシンは、その動力性能が飛び抜けて良いものから悪いものまでさまざま。高性能なマシンは、通常のマシンをはるかにしのぐ性能を秘めている。しかしそんなマシンでも、何かしらの欠点がある。マシンの性能をフルに引き出すためには、やはりチューンを行なったほうがいい。チューンは、もともとの性能が高い分だけ目盛りの割り振りは行ないやすいぞ。例えばタイプMCは、ギアを多少加速側にしても、トップスピードは十分高い。

CLASS D TYPE-PC

オーバーステアを使いこなせ

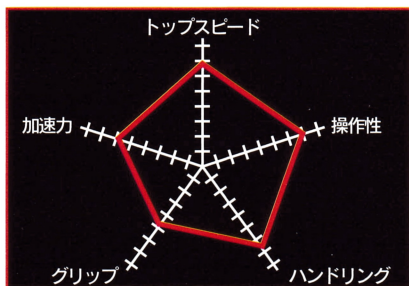
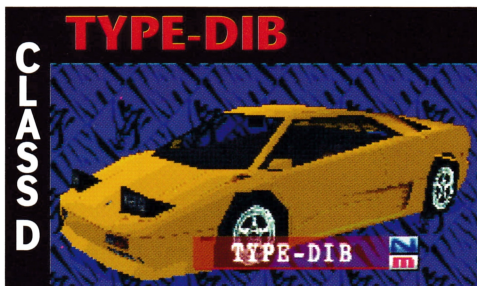
このタイプPCは、リアがやや重い印象を受けるマシンだ。アクセルオンの状態でのコーナリング時にはリアの振り出しが激しく、すぐにドリフトしてしまう。フロントに荷重がかかる下りコーナーでは、その兆候がより顕著に現れる。チューニングする時には、フロントタイヤを軟らかめにしてフロントのグリップ感を増すようにしてやろう。

登場のさせかたは……

まず1Pモードの「SEVEN TIGHT CORNERS」ルートAで、クラスA、B、Cすべてのノーマルレベルで1位を取る。するとクラスCに新しいレベル（HARD）が登場するので、そこでも1位を取る。そのあと、タイムトライアルモードで同コースを選択。ホテルの裏にあるぞ。

CLASS D

TYPE-DIB

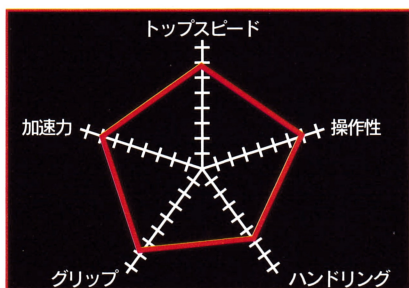
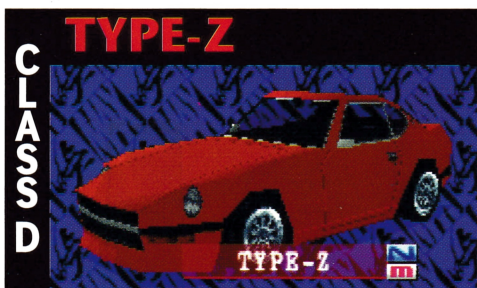
TYPE-DIB

300km/hオーバーの快感

いかにもスーパーカーといった外観を持つタイプＤＩＢ。このマシンは非常にパワフルなのでコーナリングの時にはオーバーステアになりやすい。ドリフトをうまくコントロールしながら、コーナリングをするマシン。トップスピードはとても高いので、コーナー進入時に確実にスピードを調節していかないと立ち上がりでラインが膨らんでしまうぞ。

登場のさせかたは……

１Ｐモードの「UP TOWN DRIVE WAY」ルートＡをクラスＡ、Ｂ、Ｃすべてのノーマルレベルで１位を取る。すると、クラスＣに新しいレベル（HARD）が登場する。そこでも１位を取る。その後タイムトライアルモードの同コースを選択して走行すると、展望台の裏にタイプDIBが…。

CLASS D

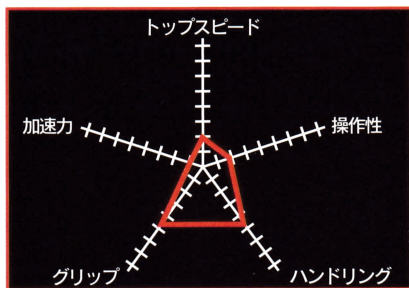
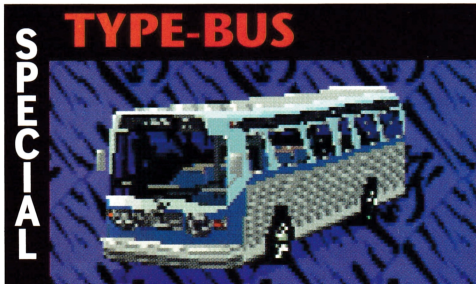
TYPE-Z

オーバー200マイルを目指せ！

このタイプＺは、アンダーステアが非常に強いマシンだ。Ｒの小さなコーナーでアンダーステアを打ち消すためには、サイドブレーキを引いてオーバーステアにし、コーナリングすると良い。しかしそうすると、予想以上にマシンの回頭性が良くなるのでイン側の壁にフロントを当ててしまうこともある。ドリフトコントロールをうまくしよう。

登場のさせかたは……

このタイプＺを登場させるには、まずタイムトライアルモードの「BAY AREA」ルートＡ、Ｂのどちらかでトータルタイム3:00:00以内にゴールする。3:00:00以内にゴールしたら、次にマシンを選択する時からクラスＤのマシンのなかの１台として登場し、使用可能になるのだ。

SPECIAL

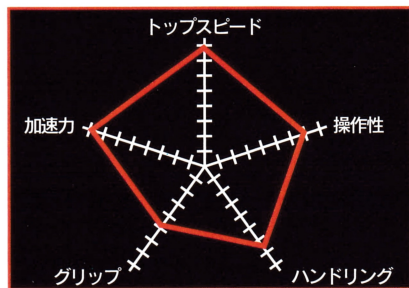
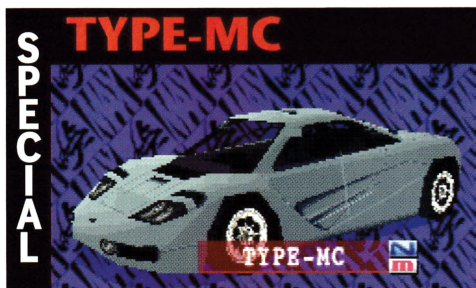
TYPE-BUS

バスで攻める!?

峠道を攻め込んで、最速のドリフトマスターになる！　という言葉とは、ほど遠い走りしかできないタイプBUS。このマシンは、加速性能もトップスピードの数値も高くない。タイプBUSで最速ラップをたたき出すのは、はっきり言って難しいだろう。しかしなかなか味のあるマシンなので、その走りを体験してみる価値はあるぞ。

登場のさせかたは……

このタイプBUSは、ストーリーモードのなかで登場する。だが、登場したときには使用することができない。ヒート14をクリアすると初めて使用可能となる。スペシャルマシンのなかの１台としてぜひとも出現させたいマシンである。

SPECIAL

TYPE-MC

史上最強のモンスターマシン

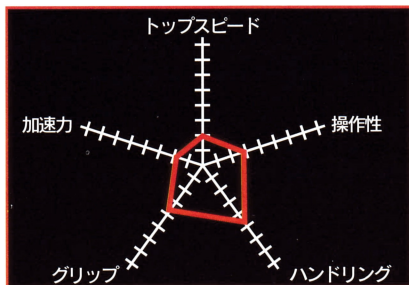
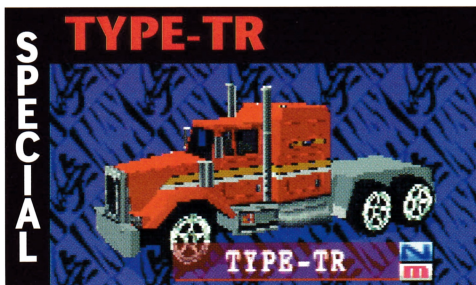
このタイプMCは登場マシン中、最高の出力を誇るマシンだ。加速性能もすばらしくトップスピードも群を抜いている。しかし速すぎるがゆえに、そのコントロールはとてもシビア。うまく走らせようとするには、かなりのテクニックが必要だ。チューンをする際には、フロントタイヤとサスペンション関係を重点的にセッティングしよう。

登場のさせかたは……

このタイプMCは、ストーリーモード２週目のヒート３でＫＩＮＧまたはＱＵＥＥＮの愛車として登場する。ここで黒のタイプMRに勝つことができたら、その時点でレース、タイムアタック双方のモードで使えるようになる。MCを乗りこなす姫野に勝つのは、とても難しいぞ。

SPECIAL

TYPE-TR

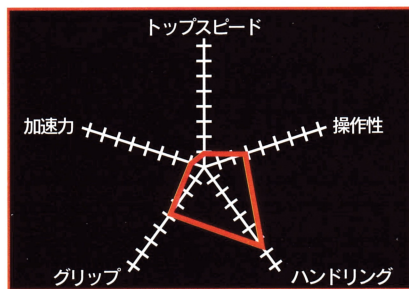
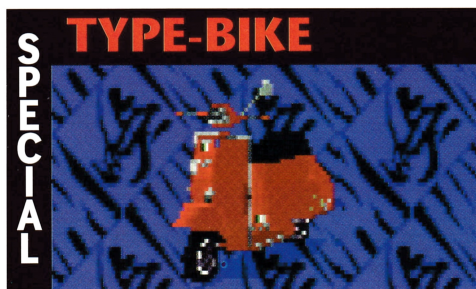
TYPE-TR

唯一のSix Wheeler

大型トレーラーのけん引車タイプのこのマシンは、動力性能的に見るとタイプBUSとほぼ同じである。つまり、あまり峠を攻めるのには向いていないマシンなのだ。このマシンをチューンする時は多少の加速を犠牲にしてもいいので、ギアの数値を最高速側に振ろう。そしてスプリングをフロントに固めて、リアを柔らかめのドリフトタイプに変更だ。

登場のさせかたは……

このタイプTRを登場させるには、まずタイムトライアルモードの「HILL CRIMB」ルートA、Bのどちらかで、トータルタイム2:30:00以内でゴールする必要がある。2:30:00を切ることができたら、その次にマシンを選択する時からスペシャルクラスのマシンのなかの1台として使用可能。

SPECIAL

TYPE-BIKE

フルバンクで駆け抜けろ！

そのほかのマシンとは基本的に違う、スクーターのタイプＢＩＫＥ。カーブでは車体を傾けてコーナリングするのだ。このマシンはとにかく遅い。トップスピードは、100キロそこそこしか出ないのだ。そんなに遅いマシンだから、どんなコーナーでもアクセル全開のままでクリアできるぞ。マシンとは違ったおもしろさがあるぞ。

登場のさせかたは……

まず１Ｐモードの「NORTHEN COUNTRY」ルートＡをクラスＡ、Ｂ、Ｃすべてのノーマルレベルで１位を取る。するとクラスＣに新しいレベル（HARD）が登場する。そこでも１位を取る。その後タイムトライアルモードの同コース２週目の川縁の鉄格子が開く。中にタイプＢＩＫＥが。

走り屋用語の基礎知識

●アウト
カーブの曲がっている方向に対して外側のこと。右方向に曲がっているカーブであれば、左側がアウトとなる。

●アウト-イン-アウト
コーナーを抜ける時のライン取りのこと。アウト側からコーナーに進入し、コーナーの中程でインを通り、出口ではアウトを通る。コーナリング半径を大きく取り、できるだけ高い速度でコーナリングするためのライン。

●アクセル
エンジンが発する動力をコントロールするもの。マシンを走らせるのには必要不可欠。

●アクセルコントロール
走行中のマシンの挙動をコントロールするため、アクセルを押したり放したりすること。コーナーでドリフト中に行なうことが多い。

●R
カーブの半径（大きさ）のこと。急な角度で曲がっているカーブのことを指して、「このコーナー、Rがキツイな」などと言う。

●アンダーステア
カーブを曲がる際に、ハンドルの切れ角は一定だがマシンがアウト側へと膨らんで行く特性のこと。

●イン
カーブの曲がっている方向に対して内側のこと。左方向に曲がっているカーブであれば、左側がインとなる。

●ウォール
コースサイドに設置されている、コースアウト防止のための壁のこと。

●S字（コーナー）
進入方向が左右対照なカーブが、ふたつ以上続いているコーナーのことをさす。その形状がSの字に似ていることからこう呼ばれる。

●オーバーステア
アンダーステアとは逆に、カーブを曲がる際に、ハンドルの切れ角は一定なのだがマシンがイン側へと切れ込んで行く特性のこと。

●ガードレール
ウォール同様、コースサイドに設置されている、コースアウトを防止するためのもの。

●カウンターステア
マシンの後輪がグリップを失って滑るのを修正するために、カーブの方向とは逆に行なうステアリング操作のこと。ドリフトをコントロールするときにも行なう。

●ギア
チューニング項目のひとつ。マシンの加速性能とトップスピード性能を左右するパーツ。

●切り返し
S字のような連続したコーナーを抜ける場合に、次のコーナーへ向けてマシンの向きや態勢を修正する動作のこと。

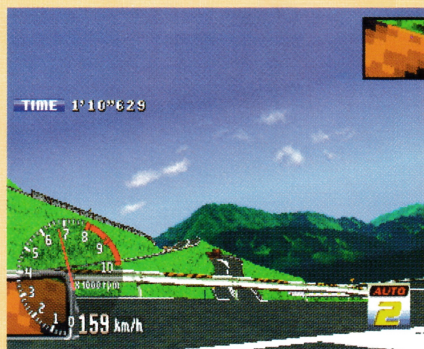
●クリッピングポイント
コーナリング時に、もっともコーナーのイン側を通る地点。

●グリップ
タイヤが路面を掴むこと。グリップ走行とはタイヤを滑らせずにコーナリングすること。

●コーナー
カーブの別称。

●コーナリング
カーブ（コーナー）をマシンで曲がること。

●サイドブレーキ
マシンのリアブレーキのみを作動させ、ロックさせられるブレーキ。これを利用し、ドリフトのきっかけを作ることができる。

●サイドブレーキターン
Rのきついコーナーなどでリアタイヤをロックさせドリフトし、マシンの向きを変えるテクニック。
●サスペンション
マシンの挙動を安定させるためのパーツ。このゲームで言うショックとスプリングのふたつの総称である。
●ショック
チューニング項目。路面からのショックを吸収し、マシン上体の跳ねを抑制するパーツ。
●ステアリング
ハンドルの別称。
●ストレート
コース中にある直線のこと。
●スピードメーター
マシンの速度を表示する計器。単位はKm/h。
●スプリング
チューニング項目のひとつ。マシンの上体を安定させるためのパーツ。
●タイヤ
チューニング項目のひとつ。マシンの動力を路面に伝えるためのもの。タイヤの固さによって、走り方がまったく変わってくる。
●ダウンヒル
下りの峠道をさす。峠道は上りよりも下りの方が攻略が難しいとされる。
●タコメーター
エンジンの回転数を示す計器。単位はRPM。
●ターボ
エンジンに取り付けられる過給器。ターボが装着されている車は、走行中アクセルオフしたときにエンジン音とは別の音がする。
●直ドリ
直線で行なうドリフト走行の短縮語。コーナー進入の手前でドリフトを始めてそのままコーナーに進入したり、S字の切り返しをドリフトさせながら行なったりすること。
●ドリフト
タイヤを横方向に滑らせながらコーナリングするテクニックのこと。
●ハザードランプ
前後左右のウィンカーを、すべて同時に点滅させるシステム。通常は路上に停止している時に点滅させる。
●ヒルクライム
上りの峠道をこう呼ぶ。
●複合コーナー
出口に行くにしたがい急角度に曲がっているコーナー。逆に入り口のRがきつく、出口に行くにしたがい角度がゆるくなる場合も。
●ブローオフバルブ
過給器に装着される、余圧を逃す装置。ゲーム中のブローオフバルブ装着車は、走行中のアクセルオフ時に笛のような音が聞こえる。
●ブレーキ
マシンを制動させるための装置。
●ブレーキング
コーナー手前などで、車速を抑えるためブレーキを掛けること。
●ブレーキングドリフト
コーナーでブレーキングをしてフロントに荷重を移すことで、リアタイヤをドリフトさせるテクニック。
●ヘッドライト
マシンのフロントに付いている前照灯。ゲーム中には付いていないマシンもある。
●ホイール
タイヤを車体に装着するために必要なもの。ゲーム中では、チューンモードで形状を変更させることができる。
●ライン
カーブを曲がるときマシンが走行する道筋。
●リトラクタブルヘッドライト
車体内部に格納されている前照灯。点灯させるとともにライトがせり出てくる。
●レッドゾーン
タコメーターに表示されている、エンジンにとって危険な回転域を示すもの。

ゲーム内容についての電話でのお問い合わせは一切受けつけておりません。御了承ください。

プレイステーションTM完璧攻略シリーズ㊼

峠MAX　最速ドリフトマスター必勝攻略法

編　著　ファイティングスタジオ
発行者　井上功夫
発行所　株式会社　双葉社
〒162東京都新宿区東五軒町3-28
振替　00180-6-117299
印刷所　三晃印刷株式会社

Writer/Writers' unit The Stardust Brothers
Digital Map/まみやなつき
Design/池田敏和、OURS Co.Ltd
Computer Editorial System RECCA-SHA Corp.
Digital Prepress SANKO PRINTING Co.,Ltd.

ISBN4-575-16030-X C0076

とうげ・マックス
峠MAX
最速ドリフトマスター

ISBN4-575-16030-X

C0076 P880E

定価880円（本体854円）

定価は３％の消費税込です。
税率変更の場合は（本体価格）
に消費税が加算されます。

9784575160307

1910076008802

プレイステーションTM完璧攻略シリーズ㊼

双葉社